



**ANALISIS PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR ANTAR WILAYAH
SE-KARASIDENAN BOJONEGORO TAHUN 2011-2017**

SKRIPSI

Oleh :

Bintang Muhammad Agung Prasetyo

NIM : 160810101050

PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS JEMBER

2020



**ANALISIS PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR ANTAR WILAYAH
SE-KARASIDENAN BOJONEGORO TAHUN 2011-2017**

SKRIPSI

Diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Ekonomi Pembangunan (S1) dan memperoleh gelar Sarjana Ekonomi

Oleh:

Bintang Muhammad Agung Prasetyo

NIM 160810101050

PROGRAM STUDI EKONOMI PEMBANGUNAN

JURUSAN ILMU EKONOMI

FAKULTAS EKONOMI DAN BISNIS

UNIVERSITAS JEMBER

2020

PERSEMBAHAN

Dengan penuh kerendahan hati, terima kasih dan segala puji syukur kepada Allah SWT, tugas akhir (skripsi) ini saya persembahkan untuk:

1. Ibunda saya Sugiati dan Ayahanda saya Mohammad Fadil tercinta dan tersayang, yang memberikan dukungan dan semangat melalui doa, memberikan kasih sayang, dan pengorbanan tak terhingga kepada penulis.
2. Guru-guru sekolah penulis mulai Tk, sekolah dasar, hingga perguruan tinggi yang telah memberikan ilmu dan pengalaman dengan penuh kesabaran.
3. Almamater Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

MOTTO

“Bertakwalah kepada Allah maka Allah akan mengajarimu. Sesungguhnya Allah
Maha Mengetahui segala sesuatu.”

(Terjemahan QS. Al-Baqarah Ayat 282)

“Menyia-nyiakan waktu lebih buruk dari kematian. Karena kematian
memisahkanmu dari dunia sementara menyia-nyiakan waktu memisahkanmu dari
Allah”

(Imam Bin Al-Qayim)

“Saat engkau perbaiki solat mu, disaat itu pula Allah sedang memperbaiki
hidupmu melepaskan masalahmu dan mendatangkan kebaikan-kebaikan
untukmu.”

(Ustadz Anwar Zahid)

“Jangan mimpikan Hidup, tapi Hidupkan Mimpimu”

(Cristiano Ronaldo)

PERNYATAAN

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Bintang Muhammad Agung Prasetyo

NIM : 160810101050

Judul : “Analisis Pembangunan Infrastruktur antar wilayah se-karasidenan
Bojonegoro tahun 2011-2017

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi ini benar-benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang telah disebutkan sumbernya. Sepanjang yang saya ketahui tidak terdapat karya atau pendapat yang ditulis atau diterbitkan orang lain kecuali sebagai acuan atau kutipan dengan mengikuti tata penulisan karya ilmiah yang benar.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya dalam keadaan sadar, tanpa ada tekanan dan paksaan dari pihak manapun.

Jember, 21 September 2020

Yang Menyatakan,



Bintang Muhammad Agung Prasetyo

NIM 160810101050

SKRIPSI

**ANALISIS PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR ANTAR WILAYAH
SE-KARASIDENAN BOJONEGORO TAHUN 2011-2017**

Oleh:

Bintang Muhammad Agung Prasetyo

NIM 160810101050

Pembimbing:

Dosen Pembimbing Utama : Aisah Jumiati, S.E., M.P.

Dosen Pembimbing Anggota : Dr. Siswoyo Hari Santosa, S.E., M.Si

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul Skripsi : Analisis Pembangunan Infrastruktur Antar Wilayah se-
Karasidenan Bojonegoro Tahun 2011-2017

Nama Mahasiswa : Bintang Muhammad Agung Prasetyo

NIM : 160810101050

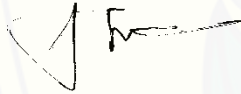
Fakultas : Ekonomi dan Bisnis

Jurusan : Ilmu Ekonomi

Konsentrasi : Ekonomi Regional

Tanggal Persetujuan : 24 September 2020

Pembimbing I



Aisah Jumiati, S.E., M.P.

NIP. 196809261994032002

Pembimbing II



Dr. Siswoyo Hari Santosa, S.E., M.Si

NIP. 196807151993031001

Mengetahui,

Koordinator Program Studi S1

Ekonomi Pembangunan



Dr. Herman Cahyo D., S.E., M.P., CPHCM

NIP. 197207131999031001

**ANALISIS PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR ANTAR WILAYAH
SE-KARASIDENAN BOJONEGORO TAHUN 2011-2017**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh

Nama : Bintang Muhammad Agung Prasetyo

NIM : 160810101050

Jurusan : Ilmu Ekonomi

Telah dipertahankan di depan panitia penguji pada tanggal:

Kamis, 22 Oktober 2020

dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima sebagai kelengkapan guna memperoleh gelar Sarjana Ekonomi pada Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Susunan Panitia Penguji

1. Ketua : Dr. Rafael Purtomo Somaji, M.Si. (.....)
2. Sekretaris : Dr. Regina Niken Wilantari, S.E., M.Si. (.....)
3. Anggota : Fajar Wahyu Prianto, S.E., M.E., (.....)



Mengetahui/Menyetujui,

Universitas Jember

Fakultas Ekonomi dan Bisnis

Dekan



Prof. Dr. Istifadah, M.Si.

NIP. 196610201990022001

ANALISIS PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR ANTAR WILAYAH SE-KARASIDENAN BOJONEGORO TAHUN 2011-2017

Bintang Muhammad Agung Prasetyo

Jurusan Ilmu Ekonomi, Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember

ABSTRAK

Kesenjangan pembangunan infrastruktur antarwilayah digadang sebagai salah satu faktor yang mendorong terjadinya ketimpangan antarwilayah. Studi ini bertujuan untuk menganalisis dinamika ketimpangan infrastruktur antarwilayah khususnya di karasidenan Bojonegoro provinsi Jawa Timur Indonesia. Penelitian ini menggunakan beberapa metode yaitu Indeks Williamson, analisis korelasi dan regresi. Jenis penelitian adalah *explanatory* yang bertujuan menjelaskan hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah infrastruktur Jalan, infrastruktur Listrik, dan infrastruktur Air Bersih. Sedangkan variabel terikat berupa ketimpangan pembangunan antara wilayah di karasidenan Bojonegoro Jawa Timur. Dari hasil penelitian menemukan adanya kesenjangan pembangunan infrastruktur antarwilayah di karasidenan Bojonegoro selama periode 2011-2017 meskipun rasionya terbilang kecil antar wilayahnya. Hal ini diperlihatkan oleh nilai Indeks Williamson ketimpangan yang berkisar pada angka 0.3. Dimana Pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro, pembangunan infrastruktur listrik berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro, dan Pembangunan infrastruktur air berpengaruh positif dan signifikan ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro.

Kata Kunci : Kesenjangan pembangunan, infrastruktur jalan, infrastruktur listrik, infrastruktur air bersih.

*ANALYSIS OF INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT BETWEEN REGIONS IN
BOJONEGORO IN 2011-2017*

Bintang Muhammad Agung Prasetyo

*Development Economics Departemen, Faculty of Economics and Business,
Univercity of Jember*

ABSTRACT

The gap in infrastructure development between regions is considered as one of the factors driving inequality between regions. This study aims to analyze the dynamics of infrastructure inequality between regions especially in bojonegoro karasidenan province of East Java Indonesia. The study used several methods, namely Williamson Index, correlation and regression analysis. This type of research is an explanatory that aims to explain the relationship between free variables and bound variables. The free variables in this study were Road Infrastructure, Electrical Infrastructure, and Clean Water Infrastructure. Meanwhile, variables are tied in the form of development inequality between the regions in bojonegoro karasidenan east Java. From the results of the study found there was a gap in infrastructure development between regions in Bojonegoro karasidenan during the period 2011-2017 although the ratio is relatively small between the regions. This is demonstrated by williamson index values of inequality which range from the number 0.3. Where road infrastructure development has a negative and insignificant effect on development inequality in Bojonegoro karasidenan, the construction of electricity infrastructure negatively and insignificantly affects development inequality in Bojonegoro karasidenan, and water infrastructure development has a positive and significant development inequality in Bojonegoro karasidenan.

Keyword : *Development gaps, road infrastructure, electricity infrastructure, clean water infrastructure.*

RINGKASAN

Pembangunan wilayah bila ditinjau dari integrasi nasional berfungsi untuk membina dan mengefektifkan keterhubungan dan ketergantungan antar wilayah yang berspesialisasi secara fungsional dan berorientasi pada pasar secara nasional. Hal yang terpenting dalam pembangunan daerah adalah bahwa daerah tersebut mampu mengidentifikasi setiap potensi sektor yang dimilikinya, kemudian menganalisis untuk membuat sektor tersebut memiliki nilai tambah bagi pembangunan ekonomi daerah. Tujuan pembangunan harus dilaksanakan sesuai aspek perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi sehingga otonomi yang diberikan kepada daerah akan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sehingga salah satu upaya yang dilakukan yaitu melalui peningkatan pertumbuhan ekonomi.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui seberapa besar pengaruh infrastruktur jalan, infrastruktur listrik, dan infrastruktur air bersih terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro Jawa Timur. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian *explanatory* yang bertujuan menjelaskan hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat. Sempel data analisis yang digunakan dalam penelitian mencakup 5 Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Timur dimulai dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2017. Adapun data yang digunakan berupa data sekunder yang bersumber dari Badan Pusat Statistik Daerah (BPSD), Badan Pusat Statistik (BPS) Jawa Timur, dan *Website* Jatim prov. Data panel merupakan data gabungan antara data *cross section* dan data *time series*. Alat bantu analisis yang digunakan berupa software *Eviews-10* dengan menggunakan model *Random Effect Model* (REM). Penelitian ini melakukan pengujian asumsi klasik menggunakan uji normalitas, uji multikolinearitas, dan uji heterokedastisitas. Sedangkan pengujian statistik menggunakan uji F, uji t dan koefisien determinasi (R^2).

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro dengan koefisien regresi sebesar 0.00000989 dan nilai probabilitas sebesar 0.8281. Hal tersebut memiliki makna bahwa apabila

pembangunan infrastruktur jalan meningkat satu persen (1%), maka akan menyebabkan ketimpangan pembangunan di Karasidenan Bojonegoro menurun sebesar 0.000009890% pertahun, dengan asumsi listrik dan air dianggap konstan. Pembangunan infrastruktur listrik berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro dengan koefisien regresi sebesar 0.000000109 dan nilai probabilitas sebesar 0.2067. Hal tersebut memiliki makna bahwa apabila pembangunan infrastruktur listrik meningkat satu persen (1%), maka akan menyebabkan ketimpangan pembangunan di Karasidenan Bojonegoro menurun sebesar 0.000000109% pertahun, dengan asumsi jalan dan air dianggap konstan. Pembangunan infrastruktur air berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro dengan koefisien regresi sebesar 0.000000127 dan nilai probabilitas sebesar 0.0057. Hal tersebut memiliki makna bahwa apabila pembangunan infrastruktur air meningkat satu persen (1%), maka akan menyebabkan ketimpangan pembangunan di Karasidenan Bojonegoro meningkat sebesar 0.000000127% pertahun, dengan asumsi jalan, dan listrik dianggap konstan.

Kesimpulan dari penelitian ini bahwa pembangunan infrastruktur jalan, dan infrastruktur listrik berpengaruh negative dan tidak signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro. Sedangkan pembangunan infrastruktur air bersih berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro.

PRAKATA

Segala puji syukur kehadirat Allah SWT atas rahmat, hidayah dan karunia-Nya, serta shalawat dan salam semoga tetap tercurahkan kepada baginda Rasulluah Nabi Mumammad SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan

judul “*Analisis Pembangunan Infrastruktur Antar Wilayah se-Karasidenan Bojonegoro Tahun 2011-2017*”. Skripsi ini disusun guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ekonomi Jurusan Ilmu Ekonomi di Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak baik itu berupa motivasi, nasihat, saran maupun kritik yang membangun. Oleh karena itu, dengan segala kerendahan hati dan tidak mengilangkan rasa hormat, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Aisah Jumiaty, S.E., M.P. selaku Dosen Pembimbing I yang bersedia meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, saran, kritik, nasihat, dan pengarahan dengan penuh kesabaran, keikhlasan dan penuh perhatian dalam menyelesaikan skripsi ini;
2. Dr. Siswoyo Hari Santosa, S.E., M.Si selaku Dosen Pembimbing II yang bersedia meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan, saran, kritik, nasihat, dan pengarahan dengan penuh kesabaran, keikhlasan dan penuh perhatian dalam menyelesaikan skripsi ini;
3. Fajar Wahyu Prianto, S.E., M.E. selaku Dosen Pembimbing Akademik (DPA) selama kuliah, terima kasih atas bimbingannya selama penulis menjadi mahasiswa aktif;
4. Prof. Dr. Istifadah, M.Si. selaku Dekan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember;
5. Dr. Herman Cahyo Diartho, S.E., M.P., CPHCM. selaku Koordinator Program Studi Ilmu Ekonomi;
6. Seluruh dosen dan Civitas Akademik Fakultas Ekonomi dan Bisnis Universitas Jember, terima kasih atas bimbingan dan pelayanan selama penulis menjadi mahasiswa;
7. Kedua orangtuaku tercinta Mama saya Sugiati dan Ayahanda Mohammad Fadil yang telah membimbing dari kecil hingga dewasa, terima kasih banyak atas kasih sayang, dukungan, pengorbanan, dan doa yang selalu beliau panjatkan

teruntuk anak-anaknya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi dengan lancar dan baik;

8. Saudara kakak dan adik ku Rika Retnosari dan Muhammad Yusuf Arrozak, terima kasih atas supportnya;
9. Teman-teman Ilmu Ekonomi dan Studi Pembangunan Angkatan 2016, terima kasih telah memberikan masukan dan semangat kepada penulis;
10. Keluarga besar UKM Sport Badminton Universitas Jember yang telah memberikan wadah bagi diri saya dalam berorganisasi dan berkembang dibidang organisasi dan fisik-mental;
11. UKM Sport FEB UNEJ yang telah memberikan wadah berorganisasi dan dalam memperbaiki rasa tanggung jawab dan fisik saya;
12. Teman-temanku khususnya Fiky Andila dan Nurul Maudatul Hasanah yang telah banyak saya reportkan membantu saya mulai masih maba hingga sekarang serta menjadi partner ngobrol dan sharing saya dalam menyusun skripsi dan bersedia berbagi ilmu dan keluh kesah;

Akhir kata, penulis menyadari bahwa didunia ini tidak ada sesuatu yang sempurna dan masih terdapat kekurangan dalam penyusunan skripsi. Oleh karena itu, penulis berharap atas kritik dan saran yang membangun, demi penyempurnaan skripsi ini, Semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat dan tambahan pengetahuan bagi penulisan karya tulis selanjutnya.

Jember, 21 September 2020

Penulis

DAFTAR ISI

SKRIPSI.....	i
PERSEMBAHAN.....	iii

MOTTO	iv
PERNYATAAN	v
SKRIPSI.....	vi
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	vii
PENGESAHAN	vii
ABSTRAK.....	ix
<i>ABSTRACT</i>	x
RINGKASAN	xi
PRAKATA.....	xii
DAFTAR ISI.....	xiv
DAFTAR TABEL.....	xviii
DAFTAR GAMBAR.....	xix
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah.....	9
1.3 Tujuan Penelitian	10
1.4 Manfaat Penelitian	11
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA	12
2.1 Landasan Teori.....	12
2.1.1 Ketimpangan Wilayah.....	12
2.1.2 Pembangunan Ekonomi	15
2.1.3 Pembangunan Ekonomi Daerah.....	16
2.1.4 Teori Pertumbuhan Ekonomi	18
2.1.5 Ukuran Ketimpangan Pembangunan.....	20
2.1.6 Hubungan PDRB per Kapita dan Ketimpangan Pembangunan Wilayah..	22
2.1.7 Hubungan Aglomerasi dan Ketimpangan Pembangunan Wilayah	22
2.2 Penelitian Terdahulu	24
2.3 Kerangka Konseptual.....	33

2.4	Hipotesis	34
BAB 3. METODE PENELITIAN		35
3.1	Jenis Penelitian.....	35
3.2	Sumber dan Jenis Data.....	35
3.3	Variabel Penelitian.....	35
3.3.1	Definisi Operasional Variabel.....	36
3.4	Metode Analisis Data.....	36
3.4.1	Analisis Deskriptif	36
3.4.2	Analisis Regresi	37
3.4.3	Uji Asumsi Klasik.....	40
3.4.4	Uji Statistik	42
3.5	Definisi Operasional	44
BAB 4 HASIL dan PEMBAHASAN		47
4.1	Keadaan Geografis Provinsi Jawa Timur.....	47
4.2	Keadaan Geografis Karasidenan Bojonegoro	48
4.2.1	Geografis Kabupaten Tuban	49
4.2.1	Geografis Kabupaten Lamongan	50
4.2.3	Geografis Kabupaten Bojonegoro.....	51
4.2.4	Geografis Kabupaten Jombang	52
4.2.5	Geografis Kabupaten Mojokerto.....	53
4.3	Deskripsi Variabel Penelitian.....	54
4.3.1	Pembangunan Infrastruktur Jalan di Karasidenan Bojonegoro	54
4.3.2	Pembangunan Infrastruktur Listrik di Karasidenan Bojonegoro.....	56
4.3.3	Pembangunan Infrastruktur Instalasi air bersih di Karasidenan Bojonegoro	58
4.4	Ketimpangan Pembangunan Infrastruktur di Karasidenan Bojonegoro.....	60

4.5 Hasil Regresi Panel	61
4.4.1 Penentuan Model Estimasi	61
4.4.2 Estimasi Model Regresi Panel	63
4.5 Uji Asumsi Klasik	65
4.5.1 Uji Normalitas	65
4.5.2 Uji Multikolinearitas	67
4.5.3 Uji Heterokedastisitas	68
4.6 Uji Statistik	68
4.6.1 Uji Simultan (F Test)	68
4.6.2 Uji Parsial (Uji T)	69
4.6.3 Uji Koefisien Determinan (Uji R ²)	70
4.7 Pembahasan	71
4.7.1 Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Jalan terhadap Ketimpangan Pembangunan	73
4.7.2 Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Listrik terhadap Ketimpangan Pembangunan	75
4.7.3 Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Air terhadap Ketimpangan Pembangunan	77
BAB 5 KESIMPULAN dan SARAN	79
5.1 Kesimpulan	79
5.2 Saran	79
DAFTAR PUSATAKA	81
LAMPIRAN	84
Lampiran A	84
Lampiran B	87
Lampiran C	89
Lampiran D	90

Lampiran E..... 91



DAFTAR TABEL

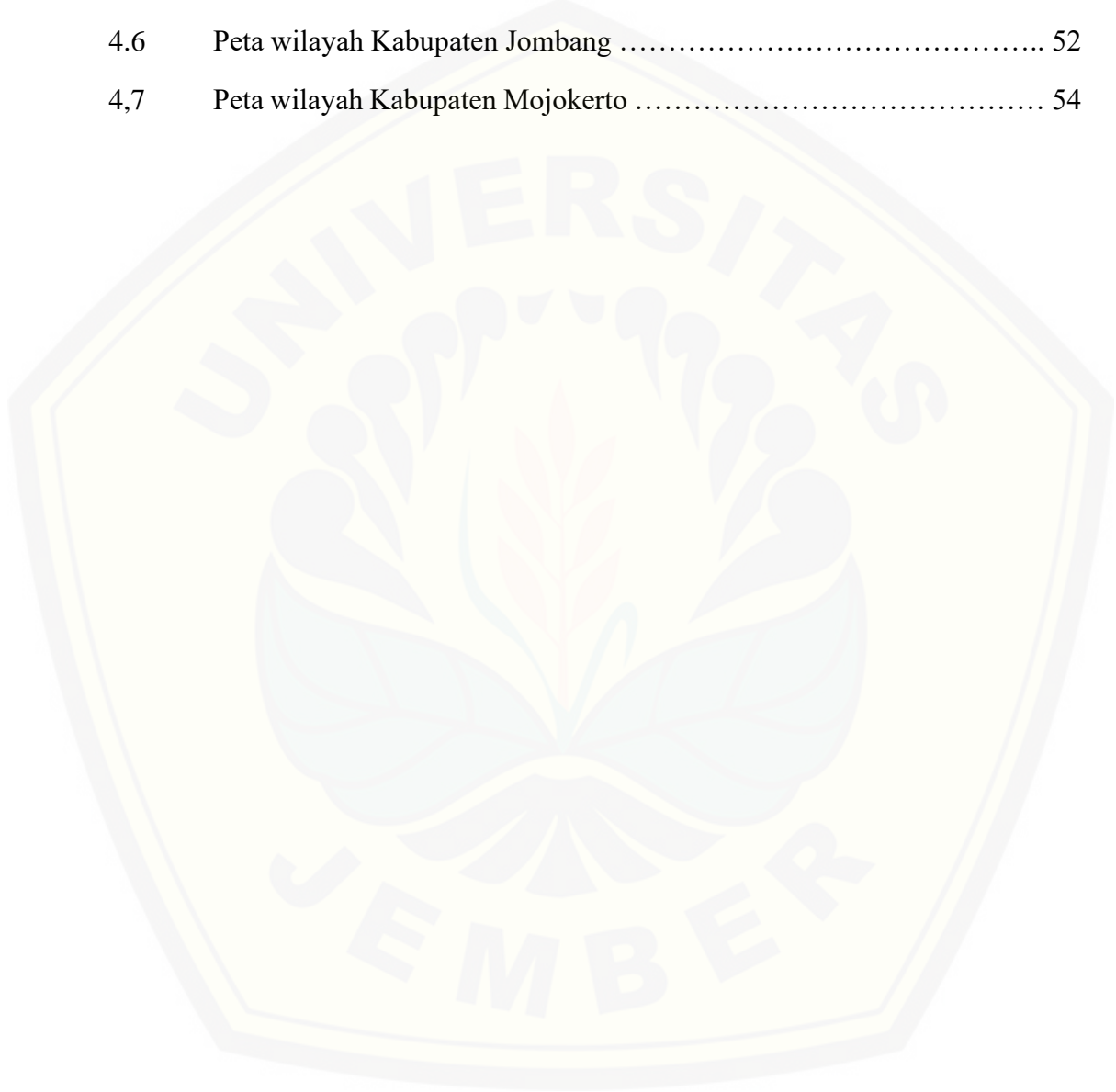
	Halaman
1.1	Indeks Gini menurut Propinsi di Jawa Timur tahun 2011-2017 5
1.2	Indeks Gini Kabupaten/Kota di Jawa Timur 6

1.3	PDRB Perkapita ADHK 2010 propinsi Jawa Timur menurut Kabupaten/Kota tahun 2018	7
2.2	Penelitian terdahulu	24
4.2	Presentase pembangunan infrastruktur jalan se-karasidenan Bojonegoro dari total jalan tahun 2011-2017	55
4.3	Panjang pembangunan jalan yang layak dari total panjang jalan tiap Kabupaten tahun 2011-2017	56
4.4	Presentase bangkitan listrik di karasidenan Bojonegoro tahun 2011-2017.....	57
4.5	Jumlah konsumen dan konsumsi listrik tiap daerah di karasidenan Bojonegoro tahun 2011-2017	58
4.6	Jumlah konsumen air bersih tiap daerah di karasidenan Bojonegoro tahun 2011-2017	59
4.7	Jumlah konsumsi air bersih tiap daerah di karasidenan Bojonegoro tahun 2011-2017	59
4.8	Ketimpangan pembangunan infrastuktur di karasidenan Bojonegoro (%) tahun 2011-2017	60
4.9	Hasil uji <i>Chou-Test</i>	62
4.10	Hasil uji <i>Housman</i>	63
4.11	Hasil uji Regresi data panel dengan <i>Random Effect Model</i>	63
4.12	Hasil uji Normalitas	66
4.13	Hasil uji Multikolinearitas	67
4.14	Hasil uji Heterokedastisitas	68
4.15	Hasil uji Silmutan (F-Test)	69
4.16	Hasil uji Parsial (T-Test)	69
4.17	Hasil uji Koefisien Determinan (Uji R^2)	71
4.18	Hasil estimasi <i>Individual Effect</i> pada <i>Random Effect Model</i>	72

DAFTAR GAMBAR

1.1	PDRB ADHK propinsi Jawa Timur tahun dasar 2010	3
4.1	Peta administratif Jawa Timur	47

4.2	Peta wilayah karasidenan Bojonegoro	49
4.3	Peta wilayah Kabupaten Tuban	49
4.4	Peta wilayah Kabupaten Lamongan	50
4.5	Peta wilayah Kabupaten Bojonegoro	51
4.6	Peta wilayah Kabupaten Jombang	52
4.7	Peta wilayah Kabupaten Mojokerto	54



BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan ekonomi pada umumnya diartikan sebagai suatu proses yang menyebabkan pendapatan per-kapita penduduk suatu negara meningkat dalam jangka panjang. Pembangunan ekonomi dipandang sebagai suatu proses agar saling berkaitan dan saling memengaruhi antara faktor – faktor yang menghasilkan pembangunan ekonomi sehingga dapat dilihat dan dianalisis. Pembangunan wilayah bila ditinjau dari integrasi nasional berfungsi untuk membina dan mengefektifkan keterhubungan dan ketergantungan antar wilayah yang berspesialisasi secara fungsional dan berorientasi pada pasar secara nasional. Menurut para ahli ekonomi dan perencanaan regional terdapat dua hal terpenting dalam pembangunan, yaitu menyangkut proses pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan (*Sirojuzilam, 2005*). Jadi, perkembangan ilmu pengetahuan telah berdampak pada perubahan dan pembaharuan dalam semua aspek kehidupan manusia. Sehingga dalam proses pembangunan harus mencakup seluruh baik ekonomi maupun sosial.

Hal yang terpenting dalam pembangunan daerah adalah bahwa daerah tersebut mampu mengidentifikasi setiap potensi sektor yang dimilikinya, kemudian menganalisis untuk membuat sektor tersebut memiliki nilai tambah bagi pembangunan ekonomi daerah. Perencanaan pembangunan mempunyai peranan besar sebagai alat untuk mendorong dan mengendalikan proses pembangunan secara lebih cepat dan terarah. Tujuan pembangunan harus dilaksanakan sesuai aspek perencanaan, pelaksanaan, dan evaluasi sehingga otonomi yang diberikan kepada daerah akan mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Sehingga salah satu upaya yang dilakukan yaitu melalui peningkatan pertumbuhan ekonomi.

Pertumbuhan ekonomi merupakan salah satu indikator dari pembangunan suatu negara. Secara agregat pertumbuhan ekonomi dilihat melalui pencapaian nilai

total Produk Domestik Bruto atau PDB suatu Negara. Terdapat tiga komponen penting dalam pertumbuhan ekonomi, pertama adalah akumulasi modal atau investasi dalam negeri maupun asing. Kedua adalah pertumbuhan jumlah penduduk yang menyebabkan pertumbuhan angkatan kerja. Ketiga adalah teknologi yang menghasilkan suatu inovasi. (Todaro (2006 :118). Sehingga perubahan dari nilai pendapatan hanya disebabkan oleh perubahan dalam tingkat kegiatan ekonomi. Suatu perekonomian dikatakan mengalami suatu perubahan akan perkembangannya apabila tingkat kegiatan ekonomi adalah lebih tinggi dari pada yang dicapai pada masa sebelumnya.

Menurut *Lincoln Arsyad (1999)* peningkatan pertumbuhan ekonomi belum tentu akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mengatasi masalah sosial yang ada di suatu wilayah. Pertumbuhan PDB yang cepat tidak secara otomatis meningkatkan taraf hidup masyarakatnya. Apabila tidak ada pemerataan maka yang akan menikmati manfaat pertumbuhan ekonomi ini adalah masyarakat yang memiliki modal besar dan masyarakat dari golongan atas. Selama proses awal pembangunan adanya *trade off* antara pertumbuhan ekonomi distribusi pendapatan. Namun demikian tingginya pertumbuhan ekonomi suatu negara tidak berarti semua wilayahnya memiliki tingkat pertumbuhan yang sama, karena adanya keterbatasan baik dari sisi potensi sumber daya alam, sumber daya manusia maupun lembaga institusi yang mendukung. Sebab pertumbuhan tidak muncul diberbagai daerah pada waktu yang bersamaan, pertumbuhan hanya terjadi dibeberapa tempat yang disebut pusat pertumbuhan dengan intensi yang berbeda. Adanya perbedaan karakteristik wilayah maka akan ada wilayah maju dan wilayah terbelakang sesuai dengan potensi yang dimiliki dari setiap daerah.

Negara Indonesia terdiri dari 34 Provinsi memiliki karakteristik wilayah yang berbeda. Perbedaan ini berupa perbedaan karakteristik alam, sosial, ekonomi, dan sumber daya alam lainnya yang penyebarannya berbeda disetiap provinsi. Perbedaan tersebut menjadi hambatan dalam pemerataan pembangunan ekonomi dikarenakan terkonsentrasinya suatu kegiatan perekonomian yang berdampak meningkatnya pertumbuhan ekonomi dibeberapa provinsi atau wilayah yang

memiliki sumber daya alam yang melimpah. Kekayaan alam yang dimiliki memiliki nilai tambah dalam meningkatkan pembangunan ekonomi. Kelebihan yang dimiliki tersebut diharapkan memberikan dampak menyebar (*spread effect*). Hanya saja kekayaan alam ini tidak dimiliki oleh seluruh provinsi di Indonesia secara merata. Hal inilah yang menjadi salah satu penyebab timbulnya ketimpangan atau kesenjangan antar daerah.

Provinsi Jawa Timur merupakan provinsi besar yang memiliki berbagai keunggulan dan potensi. Provinsi Jawa Timur terdiri dari 29 kabupaten dan 9 kota, jika di total memiliki 38 Kota/Kabupaten yang mana tersebar di wilayah pegunungan, pesisir dan kepulauan. Secara geografis, wilayah Jawa Timur terletak pada jantung penghubung antara kawasan barat dan kawasan timur Indonesia. Secara demografis, wilayah Jawa Timur merupakan wilayah dengan populasi penduduk terbesar kedua di Indonesia dengan laju pertumbuhan penduduk yang relatif rendah. Besarnya kegiatan ekonomi yang juga disebabkan oleh tingginya arus barang dan perdagangan di provinsi ini menyebabkan Jawa Timur memiliki peran penting dalam perekonomian. Selain itu Jawa Timur merupakan provinsi yang potensial dengan potensi perkembangan ekonomi yang cukup besar, hal ini dapat dilihat pada tabel berikut.

Gambar 1.1 PDRB ADHK (Atas Dasar Harga Konstan) Provinsi Se-Jawa Tahun dasar 2010 (Triliun Rupiah)

Uraian	Thn. 2014	Thn. 2015	Thn. 2016	Thn. 2017	Thn. 2018	Thn. 2018
Jawa Timur	1.262,68	1.331,37	1.405,56	1.482,29	1.563,75	1.563,75
DKI Jakarta	1.373,38	1.454,56	1.540,07	1.635,37	1.736,20	1.736,20
Jawa Barat	1.149,21	1.207,23	1.275,52	1.342,86	1.419,69	1.419,69
Jawa Tengah	764,95	806,76	849,31	893,75	941,23	941,23
DI Yogyakarta	79,53	83,47	87,68	92,30	98,02	98,02
Banten	349,35	368,37	387,82	410,05	433,88	433,88
Nasional	8.564,86	8.982,51	9.434,63	9.912,70	10.425,30	10.425,30

Sumber : Badan Pusat Statistik RI

Berdasarkan pada tabel 2 dapat dilihat bahwa perbandingan nilai PDRB Jawa Timur dengan provinsi lainnya menempati posisi kedua pada tahun 2018

sebesar 1.563,75 T setelah nilai PDRB DKI Jakarta sebesar 1.736,20 T. Nilai PDRB Jawa Timur dari tahun ke tahun cukup besar dan selalu meningkat namun tidak disertai dengan peningkatan laju pertumbuhan yang cenderung fluktuatif. Hal ini mengindikasikan bahwa di Provinsi Jawa Timur telah terjadi proses pembangunan dilihat dari tingkat PDRB. PDRB terendah terdapat pada Kota DI Yogyakarta sebesar 98,02 T lalu diikuti dengan nilai PDRB Banten sebesar 433,88. Adanya peningkatan PDRB yang selalu meningkat mengindikasikan bahwa di Provinsi Jawa Timur telah terjadi proses pembangunan.

Setiap provinsi hendaknya mampu mengoptimalkan semua potensi yang dimiliki oleh daerahnya, dalam hal ini adalah masing-masing kabupaten/kota dan juga peran pemerintah harus mampu mendukung pembangunan di tiap-tiap kabupaten/kota sehingga tujuan pemerataan pembangunan oleh pemerintah dapat dilaksanakan dengan baik. Letak Provinsi Jawa Timur cukup strategis di bidang industri karena berbatasan langsung dengan dua provinsi besar yaitu Provinsi Jawa Tengah dan Bali sehingga menjadi pusat pertumbuhan industri maupun perdagangan. Adanya letak strategis dan menjadi pusat pertumbuhan industri maupun perdagangan seharusnya memberikan dampak yang baik pada pembangunan di Jawa Timur.

Namun adanya nilai PDRB yang tinggi masih terdapat ketimpangan di Jawa Timur. Ketimpangan antar wilayah merupakan aspek yang umum terjadi dalam kegiatan ekonomi suatu daerah. Ketimpangan pada awalnya disebabkan oleh perbedaan kandungan sumber daya alam dan perbedaan kondisi demografi yang terdapat pada masing-masing wilayah. Akibat dari perbedaan tersebut kemampuan suatu daerah untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mendorong proses pembangunan juga menjadi berbeda. Sehingga di setiap daerah terdapat wilayah maju (*development region*) dan wilayah terbelakang (*underdevelopment region*) (Sjafrizal dalam Simbolon, 2017). Ketimpangan memiliki dampak positif maupun dampak negatif. Dampak positif dari adanya ketimpangan adalah dapat mendorong wilayah lain untuk dapat meningkatkan kesejahteraannya. Sedangkan dampak negatif dari ketimpangan yang ekstrim antara lain inefisiensi ekonomi, melemahkan

stabilitas sosial dan solidaritas, serta ketimpangan yang tinggi pada umumnya dipandang tidak adil (Todaro,2004).

Menurut hipotesa Neo klasik pada awal proses pembangunan suatu negara, ketimpangan pembangunan antar wilayah cenderung meningkat. Proses ini akan terjadi sampai ketimpangan tersebut mencapai titik puncak sampai ketimpangan pembangunan antar wilayah tersebut akan menurun. Hal ini disebabkan pada negara sedang berkembang lalu lintas modal masih belum lancar sehingga proses penyesuaian kearah tingkat keseimbangan pertumbuhan belum dapat terjadi. Sedangkan menurut Myrdal terjadinya ketimpangan regional disebabkan besarnya pengaruh dari *backwash effect* dibandingkan dengan *spread effect* di negara-negara terbelakang. (Jhingan, 2010).

Berikut merupakan tabel perbandingan indeks gini menurut Provinsi di Pulau Jawa:

Tabel 1.1 Indeks Gini menurut Provinsi di Pulau Jawa Tahun 2010 – 2018

Provinsi	Indeks Gini dari Tahun 2010 sampai 2018									Rata-rata
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	
Jawa Barat	0,36	0,41	0,41	0,41	0,41	0,42	0,41	0,4	0,41	0,4
DKI Jakarta	0,36	0,44	0,42	0,43	0,43	0,46	0,41	0,41	0,39	0,42
Banten	0,42	0,4	0,39	0,38	0,4	0,4	0,38	0,39	0,39	0,39
D.I Yogyakarta	0,41	0,4	0,43	0,44	0,42	0,43	0,42	0,43	0,44	0,42
Jawa Tengah	0,34	0,38	0,38	0,38	0,38	0,38	0,37	0,37	0,38	0,37
Jawa Timur	0,38	0,38	0,36	0,36	0,37	0,42	0,4	0,4	0,38	0,38
Indonesia	0,32	0,34	0,33	0,32	0,32	0,33	0,33	0,32	0,32	0,33

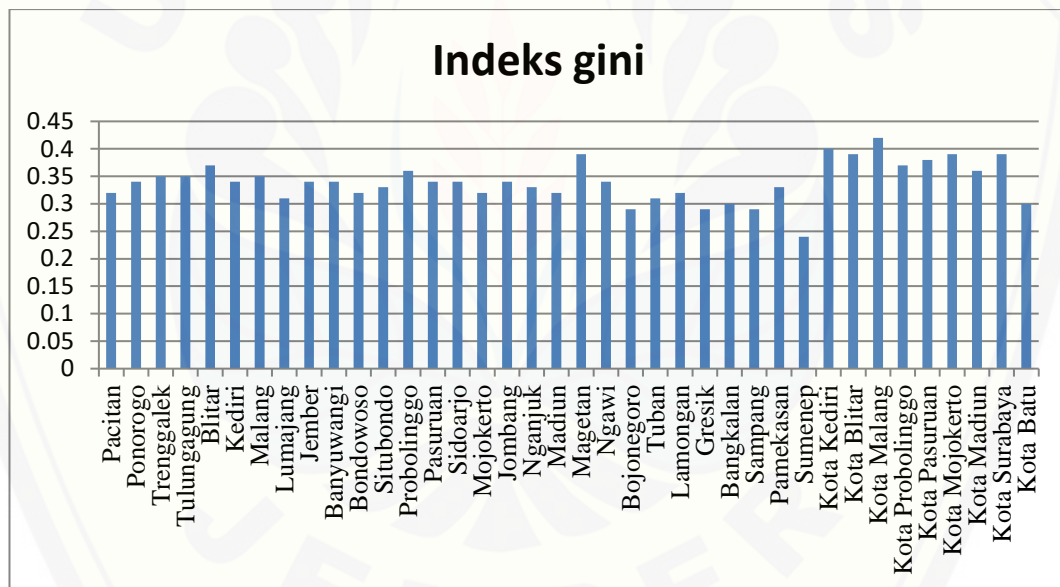
Sumber : Badan Pusat Statistik 2010-2018

Ketimpangan distribusi pendapatan diukur dengan *Gini Concentration Ratio* (GCR) atau lazim disebut dengan *Gini Ratio*. Data pada Tabel 1.2 menunjukkan bahwa ketimpangan atau kesenjangan antar manusia dan antar daerah di Jawa Timur yang diukur dari *gini ratio* pada tahun 2018 mencapai 0,38 yang termasuk dalam kategori jenis ketimpangan sedang. Diketahui bahwa wilayah DKI

Jakarta dan D.I Yogyakarta merupakan wilayah yang memiliki rata – rata indeks gini tertinggi di pulau jawa sebesar 0,42. Kemudian dilanjutkan wilayah Jawa Barat dengan besar ketimpangan rata – rata 0,4. Meskipun Jawa Timur bukan merupakan wilayah yang memiliki tingkat ketimpangan tertinggi di pulau jawa tetapi tingkat ketimpangan Jawa Timur masih berada diatas rata – rata tingkat ketimpangan nasional sebesar 0,33. Nilai indeks gini Jawa Timur cenderung fluktuatif dan mengalami penurunan pada tahun 2018.

Meskipun tingkat ketimpangan Jawa Timur bukan yang tertinggi, namun Jawa Timur masih mengalami ketimpangan antar kabupaten dan kotanya dengan tingkat ketimpangan sebagai berikut.

Tabel 1.2 Indeks Gini kabupaten/kota di Jawa Timur



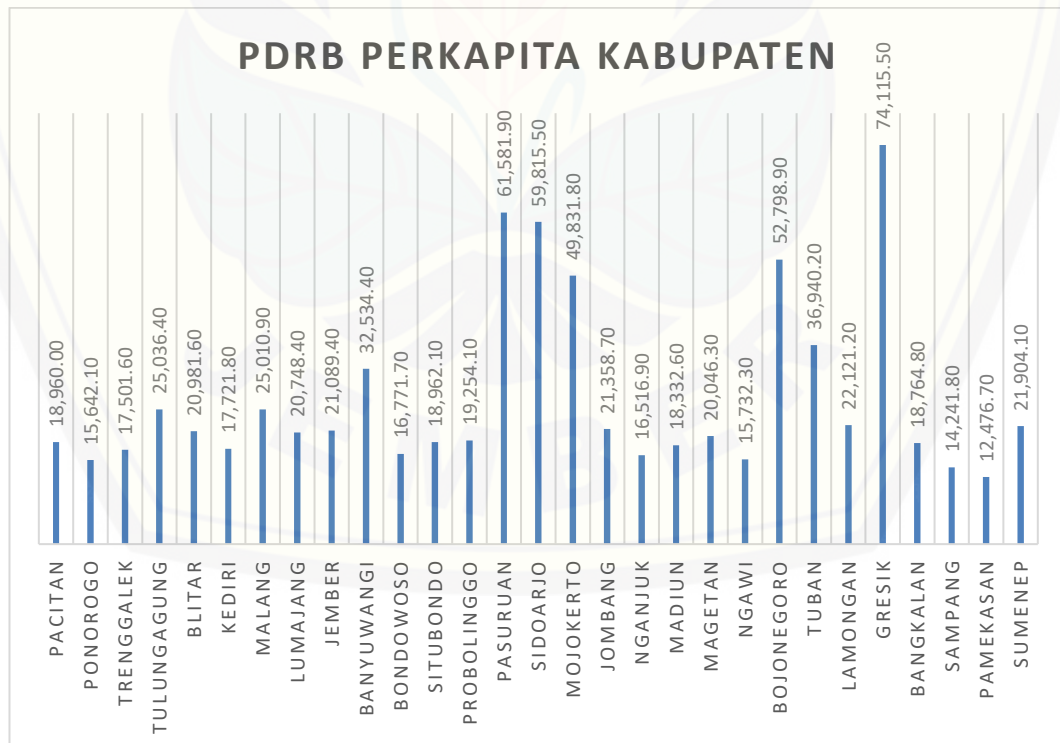
Sumber: Data dinamis Jatim 2019

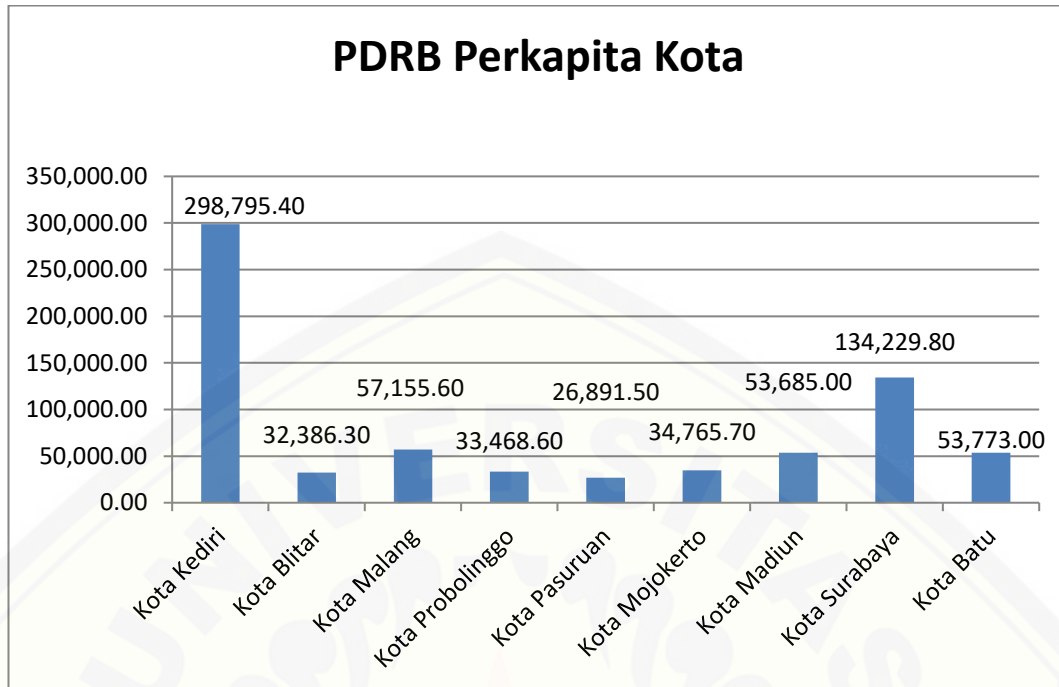
Gini ratio di daerah kota cenderung memiliki tingkat indeks gini yang tinggi daripada wilayah kabupaten . Nilai indeks gini tertinggi terdapat pada Kota Malang sebesar 0,42 dan nilai indeks gini terendah terdapat pada Kabupaten Sumenep sebesar 0,24. Semakin tinggi nilai rasio gini maka ketimpangan juga akan semakin tinggi. Kota dengan tingkat ketimpangan terendah terdapat pada wilayah batu sebesar 0,3 dan kabupaten dengan tingkat ketimpangan tertinggi terdapat pada Kabupaten Magetan serta kabupaten Blitar. Di kota Malang memiliki tingkat

ketimpangan tertinggi salah satunya disebabkan karena tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan tingkat inflasi yang rendah sehingga memisahkan yang kaya dan yang miskin.

Pertumbuhan ekonomi dan pemerataan merupakan masalah pokok yang dihadapi negara berkembang dalam usaha pembangunan yang bertujuan untuk kesejahteraan masyarakatnya. PDRB perkapita Atas Dasar Harga Konstan (ADHK) menunjukkan tingkat kesejahteraan penduduk di suatu wilayah menggunakan rata – rata pendapatan penduduk secara riil. Untuk menghitung tingkat PDRB per kapitayaitu dengan cara membagi total PDRB dengan jumlah penduduk. Berikut merupakan PDRB per kapita Jawa Timur menurut kabupaten dan kota sehingga dapat dengan mudah mengetahui tingkat kesenjangan yang ada pada setiap wilayah di Jawa Timur guna untuk meningkatkan pemerataan ekonomi wilayah.

Tabel 1.3 PDRB Perkapita ADHK 2010 Provinsi Jawa Timur Menurut Kabupaten dan Kota Tahun 2018





Sumber : Badan Pusat Statistik

Pada gambar 1.3 menunjukkan bahwa terdapat perbedaan tingkat kesejahteraan antara kabupaten dan kota di Provinsi Jawa Timur. Hal ini terlihat dari tingkat kesejahteraan di kota lebih tinggi daripada tingkat kesejahteraan di kabupaten. Tingkat kesejahteraan tertinggi terdapat pada dua kota yaitu Kota Kediri dan Kota Surabaya. Hal ini disebabkan karena dua daerah tersebut sangat maju perekonomiannya dan merupakan kota besar yang menjadi tempat berkembangnya industri pengolahan, pariwisata dan sektor jasa. Apabila dilihat dari letak geografisnya dua daerah tersebut dikelilingi oleh daerah – daerah dengan tingkat PDRB yang rendah walaupun sumberdaya alam di wilayah tersebut tidak jauh berbeda.

Dilihat secara menyeluruh bahwa tingkat PDRB per kapita antara kota dan kabupaten bahwa tingkat kesejahteraan di kota lebih tinggi daripada di kabupaten. Kabupaten yang memiliki tingkat kesejahteraan yang tinggi merupakan kabupaten yang terletak berada dekat pada pusat kota seperti kabupaten Sidoarjo, Pasuruan, Mojokerto, Tuban, Bojonegoro dan Gresik. Sedangkan tingkat kesejahteraan pada kabupaten pinggiran atau kabupaten yang jauh dari pusat kota relatif rendah.

Ketimpangan wilayah selain dilihat dari tingkat indeks gini dan PDRB perkapita, juga tidak bisa lepas dari keadaan demografis dan ketenagakerjaan serta keadaan aglomerasi suatu wilayah. Hasil penelitian Akai dan Sakata (2005) menunjukkan bahwa penduduk merupakan salah satu penyebab meningkatnya ketimpangan distribusi wilayah. Di lain sisi, meskipun penduduk membawa pengaruh yang tidak baik terhadap ketimpangan, dengan menekan dan mengupayakan tingkat pengangguran yang rendah ketimpangan diharapkan akan berkurang. Aglomerasi yang cukup tinggi akan menyebabkan pertumbuhan ekonomi daerah cenderung tumbuh lebih cepat. Kondisi tersebut akan mendorong proses pembangunan daerah melalui peningkatan penyediaan lapangan kerja dan tingkat pendapatan masyarakat (*Sjafrizal, 2008*). Akan tetapi bagi daerah yang memiliki tingkat aglomerasi rendah akan membuat daerah tersebut semakin terbelakang.

Dari uraian diatas, terdapat sebuah kasta atau level. Dimana pengelompokan sebuah wilayah karasidenan “S” yaitu terdiri dari Bojonegoro, Tuban, Lamongan, Jombang dan Mojokerto. Yang mana berdekatan dengan pusat perekonomian Jawa Timur yaitu Surabaya. Pemilihan tersebut dikarenakan Provinsi Jawa Timur memiliki kondisi perekonomian yang cukup baik, disertai dengan angka kemiskinan yang semakin menurun. Namun untuk tingkat kesenjangan cenderung tetap dan masih merupakan wilayah dengan indeks gini tinggi di atas rata – rata nasional. Oleh karena itu menarik untuk diketahui bagaimana kondisi sebenarnya pembangunan yang ada antara kabupaten dan kota. Maka penelitian ini berjudul “ANALISIS PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR ANTAR WILAYAH SE-KARASIDENAN BOJONEGORO Th. 2012-2018 ”

1.2 Rumusan Masalah

Dari adanya permasalahan di atas, ketimpangan bukan hanya sebagai kondisi umum yang ditimbulkan dari kegiatan pembangunan. Ketidaksetaraan di Provinsi Jawa Timur menunjukkan adanya ketimpangan secara sektoral. Hal ini

disebabkan oleh beberapa faktor kemungkinan terjadinya ketimpangan. Ketimpangan wilayah selain disebabkan oleh perbedaan sumber daya alam, juga disebabkan oleh keadaan demografis dan ketenagakerjaan. Kondisi demografis tersebut berhubungan dengan kelebihan jumlah penduduk dan kondisi aglomerasi penduduk disebabkan oleh kebutuhan produksi. Untuk itu lah, mengapa ketimpangan pembangunan antara kabupaten dan kota di Provinsi Jawa Timur penting untuk dianalisis. Berdasarkan latarbelakang masalah di atas, maka dalam penelitian ini dapat dirumuskan beberapa masalah sebagai berikut.

1. Seberapa besar pembangunan infrastruktur antar wilayah se-Karasidenan Bojonegoro di provinsi Jawa Timur?
2. Bagaimana tingkat ketimpangan pembangunan infrastruktur terhadap tingkat ketimpangan se-Karasidenan Bojonegoro di Provinsi Provinsi Jawa Timur?
3. Bagaimana pengaruh ketimpangan pembangunan infastruktur antar wilayah se-Karasidenan Bojonegoro di Provinsi Provinsi Jawa Timur?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah di atas, maka tujuan yang akan dicapai dari penelitian ini sebagai berikut.

1. Untuk mengetahui besar pembangunan infrastruktur antara wilayah se-Karasidenan Bojonegoro di provinsi Jawa Timur.
2. Untuk mengetahui tingkat pembangunan infrastruktur antara wilayah se-Karasidenan Bojonegoro di Provinsi Jawa Timur .
3. Untuk mengetahui pengaruh ketimpangan pembangunan infrastruktur antara wilayah se-Karasidenan Bojonegoro di Provinsi Jawa Timur .

1.4 Manfaat Penelitian

Dari hasil penelitian yang dilakukan, diharapkan dapat memberikan manfaat untuk pihak terkait yaitu antara lain:s

a. Bagi Peneliti

Sebagai tambahan pengetahuan dan pengalaman penulis agar dapat mengembangkan ilmu yang diperoleh selama mengikuti perkuliahan dan juga sebagai aplikasi terhadap teori yang diperoleh peneliti dengan keadaan ekonomi yang sebenarnya.

b. Bagi Pemerintah

Sebagai tambahan informasi dan wawasan bagi pemerintah dalam upaya meningkatkan perekonomian .

c. Bagi Akademisi

Sebagai studibanding bagi mahasiswa atau pihak lain yang melakukan penelitian yang sejenis.

BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Landasan Teori

2.1.1 Ketimpangan Wilayah

Ketimpangan / disparitas wilayah merupakan hal yang sudah umum terjadi di suatu daerah. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan sumber daya dan perbedaan jumlah penduduk yang terdapat pada masing – masing wilayah. Hal ini menyebabkan kemampuan suatu daerah dalam mendorong proses pembangunan juga menjadi berbeda. Oleh karena itu di setiap daerah biasanya terdapat daerah maju dan daerah terbelakang (*Sjafrizal, 2012*). Ketimpangan dilihat dari standar hidup yang relatif pada seluruh masyarakat, karena kesenjangan antar wilayah yaitu adanya perbedaan *endowment factor*. Perbedaan ini yang membuat tingkat pembangunan di berbagai wilayah dan daerah berbeda-beda, sehingga menimbulkan perbedaan kesejahteraan di berbagai wilayah tersebut (Kuncoro, 2006).

Ketimpangan antar wilayah diperkenalkan oleh *Douglas C. North* dalam analisisnya tentang teori pertumbuhan ekonomi yang membahas mengenai sebuah prediksi tentang hubungan pembangunan ekonomi suatu negara dengan ketimpangan pembangunan antar wilayah. Berdasarkan hipotesa klasik, pada awal proses pembangunan suatu negara, ketimpangan pembangunan antar wilayah cenderung meningkat. Proses ini akan terjadi sampai tingkat ketimpangan berada di titik puncak. Apabila proses pembangunan terus berlanjut maka ketimpangan antar pembangunan tersebut semakin menurun. Dengan kata lain, kurva ketimpangan pembangunan antar wilayah adalah berbentuk huruf u terbalik. Menurut hipotesa ini, unsur - unsur yang menentukan pertumbuhan ekonomi regional adalah modal, tenaga kerja, dan teknologi. Adapun kekhususan teori ini adalah dibahasnya secara mendalam mengenai pengaruh perpindahan penduduk (migrasi) dan lalu lintas modal terhadap pertumbuhan regional.

Kebenaran Hipotesa Neo-Klasik ini diuji kebenarannya oleh *Williamson* pada tahun 1966 melalui studi tentang ketimpangan pembangunan antar wilayah pada negara maju dan negara sedang berkembang dengan menggunakan data time series dan cross section. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Hipotesa Neo-Klasik yang diformulasi secara teoritis terbukti benar secara empirik. Hal Ini menunjukkan bahwa proses pembangunan suatu negara tidak otomatis dapat menurunkan ketimpangan pembangunan antar wilayah, tetapi pada tahap awal justru terjadi hal yang sebaliknya (Sjafrizal, 2012).

Menurut Myrdal bahwa ketimpangan wilayah berkaitan dengan sistem kapitalis yang dikendalikan oleh motif laba. Motif laba ini yang mendorong berkembangnya pembangunan terpusat di wilayah – wilayah yang memiliki peluang lebih besar dari wilayah lain yang memiliki perekonomian rendah. Ketidakmerataan pembangunan ini disebabkan karena adanya dampak balik (*backwash effect*) yang lebih tinggi daripada dampak sebar (*spread effect*). Dampak balik (*backwash effect*) yaitu sebagai semua perubahan yang bersifat merugikan karena adanya ekspansi ekonomi di suatu tempat karena sebab – sebab di luar tempat itu. Sedangkan dampak sebar (*spread effect*) merujuk pada pembangunan yang menyebar dari pusat pengembangan ekonomi ke wilayah – wilayah lainnya (Jhingan dalam Narina, 2014).

Lincoln Arsyad (1997) juga berpendapat perbedaan tingkat pembangunan ekonomi antar wilayah juga menyebabkan perbedaan tingkat kesejahteraan antar wilayah. Pengembangan ekonomi suatu daerah akan berpengaruh merugikan bagi daerah lain karena sumber daya yang dimiliki seperti tenaga kerja, modal, perdagangan akan berpindah ke daerah yang melakukan pengembangan tersebut.

Ketimpangan akan memberikan dorongan kepada daerah yang terbelakang untuk dapat berusaha meningkatkan kualitas hidup agar tidak jauh tertinggal dengan daerah sekitarnya. Selain itu daerah-daerah tersebut akan bersaing guna meningkatkan kualitas hidupnya, sehingga ketimpangan dalam hal ini memberikan dampak positif. Akan tetapi ada pula dampak negatif yang ditimbulkan dengan

semakin tingginya ketimpangan antar wilayah. Dampak negatif tersebut berupa inefisiensi ekonomi, melemahkan stabilitas sosial dan solidaritas, serta ketimpangan yang tinggi pada umumnya dipandang tidak adil (Todaro,2004).

Tambunan (2001) mengemukakan beberapa faktor yang menyebabkan ketimpangan antar wilayah sebagai berikut.

- a. Konsentrasi kegiatan ekonomi wilayah. Semakin tinggi konsentrasi kegiatan ekonomi wilayah tertentu merupakan salah satu faktor yang menyebabkan ketimpangan antar wilayah.
- b. Alokasi investasi. Menurut teori Harrod-Domar menjelaskan adanya korelasi positif antara tingkat investasi dengan laju pertumbuhan ekonomi. Kurangnya investasi di suatu wilayah akan menyebabkan pertumbuhan ekonomi dan tingkat pendapatan masyarakat perkapita masyarakat di wilayah tersebut rendah karena tidak ada kegiatan ekonomi yang produktif.
- c. Tingkat mobilitas dan faktor – faktor produksi yang rendah antar daerah. Kurang lancarnya mobilitas faktor produksi seperti tenaga kerja dan modal dapat menyebabkan ketimpangan antar daerah.
- d. Perbedaan sumber daya alam antar daerah. Pembangunan ekonomi di daerah yang memiliki banyak sumber daya alam akan lebih maju daripada daerah yang rendah sumber daya alam.
- e. Perbedaan kondisi demografis antar daerah. Ketimpangan ekonomi regional juga disebabkan oleh perbedaan kondisi demografis terutama dalam hal jumlah penduduk, tingkat kepadatan, pendidikan, kesehatan, disiplin masyarakat dan etor kerja. Faktor – faktor ini memengaruhi tingkat pembangunan dan pertumbuhan ekonomi dari sisi permintaan dan penawaran.
- f. Kurang lancarnya perdagangan. Kurang lancarnya perdagangan antar daerah lebih disebabkan oleh keterbatasan sarana transportasi dan komunikasi.

Selain itu kebijakan yang dilakukan oleh suatu daerah dapat pula memengaruhi ketimpangan pembangunan regional. Oleh karena itu untuk menghitung tingkat ketimpangan wilayah digunakan beberapa metode yaitu indeks

Williamson, indeks Entrophy Theil dan Ketimpangan Berdasarkan Konsep PDRB per Kapita Relatif.

2.1.2 Pembangunan Ekonomi

Pembangunan ekonomi merupakan suatu rangkaian proses kegiatan yang dilakukan oleh suatu negara untuk mengembangkan kegiatan atau aktifitas ekonomi dengan tujuan meningkatkan taraf hidup atau kesejahteraan dalam jangka panjang. Pembangunan ekonomi juga diartikan sebagai suatu proses dimana pendapatan per kapita suatu negara meningkat dalam jangka panjang. Sebagai implikasi dari perkembangan suatu wilayah diharapkan kesempatan bekerja akan bertambah, tingkat pendapatan meningkat dan kemakmuran masyarakat menjadi semakin tinggi.

Dalam pembangunan ekonomi diperlukan faktor pendukung agar proses pembangunan dapat berjalan sesuai dengan tujuan pembangunan. Berdasarkan Jhingan (2012:338), salah satu faktor utama dalam pembangunan ekonomi adalah pembentukan atau pengumpulan modal. Pembentukan modal berupa modal materil dan modal manusia. Ada berbagai pendapat bahwa dalam pembangunan ekonomi yang dibutuhkan hanya modal materil saja tetapi ada juga yang berpendapat bahwa modal manusia juga dibutuhkan dalam pembangunan ekonomi. Dengan adanya pembentukan modal diharapkan tujuan pembangunan dapat tercapai. Dan tujuan pokok pembangunan ekonomi itu sendiri adalah untuk membangun peralatan modal dalam skala yang cukup untuk meningkatkan produktivitas dan peningkatan infrastruktur.

Untuk mendorong majunya perekonomian, suatu negara harus memenuhi persyaratan dasar dalam melakukan pembangunan. Berdasar Jhingan (2012:338) prasyarat dasar bagi pembangunan ekonomi sebagai berikut.

1. Atas dasar kekuatan sendiri, keinginan untuk memperbaiki nasib dan untuk menciptakan kemajuan materil harus muncul dari warga negara itu sendiri.

2. Menghilangkan ketidaksempurnaan pasar yang menyebabkan immobilitas faktor dan menghambat ekspansi sektoral dan pembangunan, sehingga diperlukan perbaikan dan penggantian lembaga sosio-ekonomi.
3. Perubahan struktural. Adanya perubahan dari masyarakat tradisional menjadi ekonomi industri modern yang mencakup peralihan lembaga, sikap sosial, dan motivasi.
4. Pembentukan modal. Pembentukan modal merupakan faktor penting dan strategis dalam pembangunan ekonomi, namun hal ini perlu adanya faktor lain yang menunjang pertumbuhan ekonomi.
5. Investasi yang tepat. Perlu adanya pemilihan investasi yang paling menguntungkan masyarakat sehingga harus dikaji dengan mempertimbangkan keseluruhan kompleks dinamika perekonomian.
6. Sosio budaya. Wawasan sosio budaya masyarakat harus diubah apabila pembangunan berjalan. Pendapatan nasional tidak akan meningkatkan kesejahteraan sosial apabila kenaikan pendapatan tidak diiringi dengan penyesuaian budaya.
7. Administrasi. Rencana pembangunan akan berjalan dengan baik apabila adanya administrasi yang kuat

2.1.3 Pembangunan Ekonomi Daerah

Pembangunan ekonomi daerah merupakan suatu proses dimana Pemerintah Daerah dan masyarakat mengelola sumberdaya yang ada dengan menjalin pola-pola kemitraan antara Pemerintah Daerah dan pihak swasta guna penciptaan lapangan kerja, serta dapat merangsang pertumbuhan ekonomi di daerah yang bersangkutan. (Suparmoko, 2002). Keinginan kuat dari pemerintah daerah untuk membuat strategi pengembangan ekonomi daerah dapat membuat masyarakat ikut serta membentuk pembangunan ekonomi daerah yang dicita - citakan. Dengan pembangunan ekonomi daerah yang terencana, pembayar pajak dan penanam modal juga dapat tergerak untuk mengupayakan peningkatan ekonomi.

Dalam pembangunan ekonomi daerah diperlukan pemberian wewenang lebih besar kepada pemerintah daerah dimaksudkan agar proses pembangunan disesuaikan dengan permasalahan pokok yang dialami. Masalah pokok dalam pembangunan daerah terletak pada penekanan terhadap kebijakan pembangunan yang didasarkan pada kekhasan daerah bersangkutan dengan menggunakan potensi sumber daya manusia, kelembagaan dan sumberdaya fisik secara lokal. Sedangkan keberhasilan pembangunan daerah, selain sebagai bentuk andil dalam pembangunan nasional, tetapi juga ditujukan dalam mengoptimalisasi potensi yang dimiliki oleh daerah, menciptakan kesempatan kerja baru dan merangsang peningkatan kegiatan ekonomi (Arsyad, 1999:108).

Keadaan sosial ekonomi yang berbeda disetiap daerah akan membawa implikasi bahwa campur tangan pemerintah untuk tiap daerah berbeda pula. Perbedaan tingkat pembangunan antar daerah, mengakibatkan perbedaan tingkat kesejahteraan daerah. Ekspansi ekonomi suatu daerah akan mempunyai pengaruh yang merugikan bagi daerah-daerah lain, karena tenaga kerja yang ada, modal, perdagangan, akan pindah kedaerah yang melakukan ekspansi tersebut seperti yang diungkapkan Jhingan (2010:211-212) mengenai dampak balik pada suatu daerah.

Pembangunan ekonomi daerah perlu memberikan solusi jangka pendek dan jangka panjang terhadap isu ekonomi daerah yang dihadapi dan perlu adanya evaluasi kebijakan yang salah. Pembangunan ekonomi daerah merupakan bagian dari pembangunan daerah secara menyeluruh. Dua prinsip dasar pengembangan ekonomi daerah yang perlu diperhatikan adalah (1) mengenali ekonomi wilayah dan (2) merumuskan manajemen pembangunan daerah yang pro-bisnis.

Dalam Sjafrizal (2012), upaya pembangunan yang dilakukan daerah ditujukan untuk kesejahteraan wilayah dan masyarakatnya. Pembangunan dalam mewujudkan kemakmuran wilayah (*place prosperity*), ditujukan agar kondisi fisik daerah lebih baik. Seperti halnya, meningkatkan sarana dan prasarana, perumahan dan lingkungan pemukiman, kegiatan ekonomi masyarakat, fasilitas pelayanan sosial di bidang pendidikan dan kesehatan, kualitas lingkungan hidup, dll.

Meningkatkan kemakmuran wilayah dapat mendorong peningkatan pertumbuhan ekonomi dan lapangan kerja. Hal tersebut disebabkan karena kondisi daerah yang sudah baik dapat menjadi daya tarik bagi para investor dalam menanamkan modalnya. Sehingga nantinya dapat meningkatkan pendapatan yang dimiliki di suatu daerah.

Sedangkan pembangunan yang bertujuan untuk kemakmuran masyarakat (*people prosperity*) diarahkan pada peningkatan kualitas sumberdaya manusia seperti halnya pengembangan pendidikan, peningkatan pelayanan kesehatan masyarakat, peningkatan teknologi tepat guna dan peningkatan kegiatan produksi masyarakat dalam bentuk pengembangan. Pembangunan kemakmuran masyarakat biasanya membutuhkan waktu yang lama sehingga pertumbuhan ekonomi maupun penyediaan lapangan kerja umumnya mengalami pertumbuhan yang lambat.

2.1.4 Teori Pertumbuhan Ekonomi

2.1.4.1 Teori Pertumbuhan Neo-Klasik

Model Solow-Swan menyatakan pertumbuhan penduduk, akumulasi kapital, kemajuan teknologi dan output saling berinteraksi dalam proses pertumbuhan ekonomi. Dalam model neo-klasik Solow-Swan dipergunakan suatu bentuk fungsi produksi yang lebih umum, yang bisa menampung berbagai kemungkinan substitusi antar modal dan tenaga kerja (Boediono, 1992). Pertumbuhan ekonomi sangat ditentukan oleh kemampuan suatu negara untuk meningkatkan kegiatan produksinya yang tidak hanya ditentukan oleh potensi negara yang bersangkutan, tetapi juga ditentukan pula oleh mobilitas tenaga kerja dan mobilitas modal antar negara.

2.1.4.2 Teori Myrdal Mengenai Dampak Balik

Myrdal dalam M.L Jhingan (1993), berpendapat bahwa pembangunan ekonomi menghasilkan suatu proses sebab menyebabkan sirkuler yang membuat si kaya mendapat keuntungan semakin banyak, dan mereka yang tertinggal di belakang menjadi semakin terhambat. Dampak balik (*backwash effect*) cenderung

membesar dan dampak sebar (*spread effect*) semakin mengecil. Semakin kumulatif kecenderungan ini semakin memperburuk ketimpangan internasional dan menyebabkan ketimpangan regional di negara-negara terbelakang.

Myrdal (Jhingan, 1993) mendefinisikan dampak balik (*backwash effect*) sebagai semua perubahan yang bersifat merugikan dari ekspansi suatu ekonomi di suatu tempat karena sebab-sebab di luar tempat itu. Dalam istilah ini Myrdal memasukkan dampak migrasi, perpindahan modal, dan perdagangan serta keseluruhan dampak yang timbul dari proses sebab-musabab sirkuler antara faktor – faktor baik non ekonomi maupun ekonomi. Dampak sebar (*spread effect*) menunjuk pada pembangunan yang menyebar dari pusat pengembangan ekonomi ke wilayah-wilayah lainnya. Sebab utama ketimpangan regional menurut Myrdal adalah kuatnya dampak balik dan lemahnya dampak sebar di negara terbelakang (Jhingan, 1993).

Ketimpangan regional berkaitan erat dengan sistem kapitalis yang dikendalikan oleh motif laba. Motif laba inilah yang mendorong berkembangnya pembangunan berpusat di wilayah-wilayah yang memiliki harapan laba tinggi, sementara wilayah-wilayah lain tetap terlantar. Penyebab gejala ini, menurut Prof. Myrdal ialah peranan bebas kekuatan pasar, yang cenderung memperlebar dibandingkan mempersempit ketimpangan regional (Jhingan, 1993).

Myrdal juga mengemukakan bahwa perpindahan modal juga cenderung meningkatkan ketimpangan wilayah. Di wilayah maju, permintaan yang meningkat akan merangsang investasi yang pada gilirannya akan meningkatkan pendapatan dan menyebabkan putaran kedua investasi dan seterusnya. Lingkup investasi yang lebih baik pada sentra-sentra pengembangan dapat menciptakan kelangkaan modal di wilayah terbelakang (Jhingan, 1993).

3.1.5 Teori Pembangunan Infrastruktur

Pengertian infrastruktur merujuk pada sistem fisik dalam menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik lain seperti listrik, telekomunikasi, air bersih dsb, yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg, 1988; Fadei

Muhammad 2004). Sistem infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan masyarakat. Sistem infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat (*Grigg, 1988; Fadel Muhammad 2004*).

Infrastruktur merupakan kebutuhan dasar fisik yang diperlukan seperti jalan, jalur kereta api, jembatan, kelistrikan, telekomunikasi, pengairan/irigasi dan bandar udara yang bertujuan untuk pengorganisasian sistem struktur yang diperlukan agar ekonomi dapat berjalan. “Dengan tersedianya infrastruktur fisik secara memadai, akan mendukung kelancaran aktivitas ekonomi masyarakat, distribusi aliran produksi barang dan jasa” (*Susantono, 2012:194*). Fungsi dari pembangunan infrastruktur adalah untuk kelancaran arus barang dan jasa, infrastruktur transportasi akan memberikan dampak yang besar untuk biaya pokok produksi. Infrastruktur merupakan peningkatan aksesibilitas yang mampu untuk memfasilitasi mobilitas barang dan jasa yang lebih efisien.

Menurut *Arthur Lewis, (1994:114)* Prasarana (Infrastructure) bisa dengan aman mengikuti investasi yang lain. Sebagai contoh, jika investasi industri naik, akan terdapat penekanan akan penyediaan listrik dan fasilitas pengangkutan. Orang-orang yang bertanggung jawab atas fasilitas umum harus memperhatikan naiknya kebutuhan, dan karena bisnis itu baik, tidak akan mendapat kesulitan dalam memperoleh dana untuk membiayai perluasan sistem. Sementara itu, prioritas yang kurang penting (terutama kebutuhan konsumen domestik) sudah tersingkir karena tidak adanya suplai tetapi investasi utama tidak mungkin dibuat tetap.

2.1.5 Ukuran Ketimpangan Pembangunan

Secara umum untuk mengetahui besarnya ketimpangan digunakan alat ukur seperti Gini Ratio. Sedangkan untuk mengetahui tingkat ketimpangan pembangunan antarwilayah digunakan alat ukur seperti Williamson Index dan Theil Index.

1. Gini Rasio

Gini Rasio atau Koefisien Gini merupakan ukuran ketimpangan untuk mengetahui tingkat pemerataan pendapatan. Nilai koefisien Gini berkisar antara nol (pemerataan sempurna) hingga satu (ketimpangan sempurna). Adapun kriteria yang digunakan untuk menentukan apakah pola pengeluaran suatu masyarakat ada pada ketimpangan taraf rendah, sedang atau tinggi (BPS:2013).

Adapun kriteria pengukurannya sebagai berikut.

- a. Ketimpangan taraf rendah dengan koefisien Gini $< 0,35$
- b. Ketimpangan taraf sedang dengan koefisien Gini antara $0,35 - 0,5$
- c. Ketimpangan taraf tinggi, bila koefisien Gini $> 0,5$

Sedangkan untuk menghitung besarnya koefisien gini digunakan sebagai berikut.

$$G = 1 - \sum_1^k P_i (Q_i - Q_{i-1})$$

Dimana:

P_i = Presentase rumahtangga atau penduduk pada wilayah i

Q_i = Presentase kumulatif total pendapatan atau pengeluaran wilayah i

Namun berdasarkan rasio gini atau koefisien gini yang diteliti tidak menggunakan perhitungan diatas tetapi berdasar data yang sudah ada melalui BPS.

2. Indeks Williamson

Untuk mengetahui tingkat ketimpangan antar wilayah menggunakan indeks ketimpangan regional (*regional inequality*) yang dinamakan indeks ketimpangan Williamson (Sjafrizal, 2008):

$$IW = \frac{\sqrt{\sum_{i=1}^n (Y_i - Y)^2 f_i / n}}{Y}$$

Dimana :

Y_i = Pembangunan Infrastruktur di kabupaten/kota i

Y = Pembangunan Infrastruktur rata-rata provinsi

f_i = Jumlah penduduk di kabupaten/kota i

n = Jumlah penduduk provinsi

Indeks Williamson berkisar antara $0 < IW < 1$, di mana semakin mendekati nol artinya wilayah tersebut semakin tidak timpang. Sedangkan bila mendekati satu maka semakin timpang wilayah yang diteliti (Sjafrizal, 2008).

2.1.6 Hubungan PDRB per Kapita dan Ketimpangan Pembangunan Wilayah

PDRB per kapita merupakan salah satu indikator untuk melihat keberhasilan pembangunan perekonomian di suatu wilayah. PDRB dapat menggambarkan kemampuan suatu daerah dalam mengelola sumber daya alam yang dimilikinya. Apabila suatu wilayah dapat meningkatkan laju pertumbuhan ekonominya maka wilayah tersebut dapat dikatakan sudah mampu melaksanakan pembangunan ekonomi dengan baik. Kuznet (dalam Hartini, 2017) menjelaskan bahwa pembangunan di suatu negara pada batas – batas tertentu dapat memicu timbulnya kesenjangan ekonomi diantara warganya. Dalam analisisnya, Kuznet menemukan hubungan antara tingkat kesenjangan dan tingkat pendapatan per kapita berbentuk U terbalik, yaitu menyatakan bahwa pada awal tahap pertumbuhan, distribusi pendapatan atau kesejahteraan cenderung memburuk. Namun, pada tahap-tahap berikutnya, distribusi pendapatan akan membaik seiring meningkatnya pendapatan per kapita. Ketika pendapatan per kapita meningkat dan merata maka kesejahteraan masyarakat akan tercipta dan ketimpangan akan berkurang. Ada teori yang mengatakan bahwa ada *trade off* antara ketidakmerataan dan pertumbuhan. Namun kenyataan membuktikan ketidakmerataan di negara berkembang dalam belakangan ini ternyata berkaitan dengan pertumbuhan rendah, sehingga di banyak negara berkembang tidak ada *trade off* antara pertumbuhan dan ketidakmerataan (Mudrajad Kuncoro, 2006).

2.1.7 Hubungan Aglomerasi dan Ketimpangan Pembangunan Wilayah

Menurut Myrdal (dalam Nurhadi, 2017) mengatakan bahwa di suatu wilayah terdapat beberapa titik pertumbuhan yang merupakan tempat adanya kegiatan industri. Kesempatan investasi, lapangan kerja dan upah buruh relatif tinggi lebih banyak terdapat di pusat- pusat pertumbuhan dari pada daerah belakang. Antara pusat dan daerah belakang terdapat ketergantungan dalam suplai barang dan tenaga kerja. Selain itu aglomerasi juga memengaruhi hal tersebut yang

merupakan migrasi penduduk ke kota-kota besar (urbanisasi) akan dapat memperoleh tenaga kerja yang trampil dan akan mengurangi pengangguran di wilayah terbelakang. Hal ini tergantung hubungan antara kedua wilayah tersebut. Jika hubungannya kuat akan terjadi proses penyebaran pembangunan ke daerah terbelakang yang berdampak positif dan sebaliknya jika hubungannya lemah akan terjadi suatu ketimpangan.

Aglomerasi dapat disebabkan oleh beberapa hal. Pertama, terdapatnya sumber daya alam yang lebih banyak pada daerah tertentu, misalnya minyak bumi, gas, batubara dan bahan mineral lainnya. Kedua, meratanya fasilitas transportasi, baik darat, laut maupun udara juga ikut mempengaruhi konsentrasi ekonomi. Ketiga, kondisi demografis (kependudukan) juga ikut mempengaruhi karena kegiatan ekonomi akan cenderung terkonsentrasi dimana sumberdaya manusia tersedia dengan kualitas yang lebih baik (Sjafrizal, 2008).

Pada penelitian sebelumnya yang dilakukan oleh Jaime Bonet (2006, dimana Bonet menganalisis pengaruh variabel aglomerasi produksi terhadap ketimpangan pendapatan regional. Hasil penelitian Bonet menunjukkan bahwa antara aglomerasi produksi dan ketimpangan pendapatan regional terdapat hubungan positif dan signifikan pada $\alpha = 1\%$. Hal itu berarti setiap kenaikan tingkat aglomerasi produksi maka akan meningkatkan ketimpangan pendapatan regional.

2.2 Penelitian Terdahulu

No	Nama, Tahun, Judul	Tujuan	Teori	Alat Analisis	Variabel	Hasil
1	Mega Lestari Sundak (2019) "Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Dan Pemerataan Ekonomi Indonesia	Untuk mengetahui dan menjelaskan pengaruh: 1) pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia, 2) pembangunan infrastruktur terhadap pemerataan ekonomi Indonesia, 3) pertumbuhan ekonomi terhadap pemerataan ekonomi Indonesia.	Teori Infrastruktur, Teori Pertumbuhan Ekonomi.	Partial Least Square (PLS).	Infrastruktur, Pertumbuhan Ekonomi, Pemerataan Ekonomi, PDB	Menunjukkan bahwa terdapat pengaruh signifikan antara pembangunan infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi, tidak terdapatnya pengaruh signifikan antara pembangunan infrastruktur terhadap pemerataan ekonomi, dan terdapat pengaruh signifikan antara pertumbuhan ekonomi

						terhadap pemerataan ekonomi.
2	Tatan Sukwika (2018) “Peran Pembangunan Infrastruktur terhadap Ketimpangan Ekonomi Antarwilayah di Indonesia”	Menganalisis dinamika ketimpangan infrastruktur dan ekonomi antarwilayah (provinsi) di Indonesia serta mengkaji keterkaitan di antara keduanya.	Teori Kesenjangan Infrastruktur, Teori Kesenjangan Ekonomi.	Indeks Williamso n, tipologi Klassen, analisis korelasi dan regresi.	Infrastruktur; Indeks Williamson; ketimpangan wilayah; tipologi Klassen	Peranan infrastruktur sebagai penggerak di sektor perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai efek pengganda dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi.

3	<p>Lesta Karolina B Sembanyang (2011) “Analisis Keterkaitan Ketersediaan Infrastruktur Dengan Pertumbuhan Ekonomi Di Indonesia: “Pendekatan Analisis Granger Causality”</p>	<p>Menganalisis hubungan sebab akibat (kausalitas) penyediaan pelayanan publik (infrastruktur) dengan pertumbuhan ekonomi di Indonesia</p>	<p>Teori Pertumbuhan Ekonomi, Teori Infrastruktur, Teori Ekonomi Publik.</p>	<p>Granger Causality, Kausalitas, Collegerogram</p>	<p>PDRB, Infrastruktur, Pajak, GDP</p>	<p>Peningkatan ketersediaan infrastruktur (panjang jalan) dapat memicu Gross Domestic Bruto (GDP) di Indonesia. Antara pertumbuhan ekonomi ada hubungan searah dengan perolehan pajak di Indonesia, artinya bahwa pertumbuhan ekonomi yang tinggi dapat menyebabkan perolehan pajak di Indonesia.</p>
---	--	--	--	---	--	---

4	Warda (2013) “Analisis Ketimpangan Pembangunan Ekonomi Antara Wilayah Utara Dan Selatan Propinsi Jawa Timur”	Untuk mengetahui ketimpangan pembangunan ekonomi antar kabupaten yang terjadi di Provinsi Jawa Timur.	Teori Pembangunan Ekonomi, Teori Pertumbuhan Ekonomi, Teori Pembangunan Daerah.	(Tipologi Klassen), Indeks Williamson, Indeks Entropi Theil, dan Hipotesis Kuznets.	PDRB, pertumbuhan ekonomi, ketimpangan pembangunan	Di kelompokan daerah-daerah di Jawa Timur menjadi Kuadaran 1,2, dan 3 sesuai kriteria daerah masing-masing.
5	Ferdy Fosumah (2015) “Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Terhadap Investasi Di Kabupaten Minahasa Tenggara”	Untuk menganalisis bagaimana pengaruh pembangunan infrastruktur sector pertanian, sector kesehatan dan sector pendidikan terhadap investasi di kabupaten minahasa tenggara tahun 2011	Teori Infrastruktur, Teori Investasi,	Analisis regresi berganda	Pembangunan Infrastruktur, Investasi,	1. Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel infrastruktur pendidikan tidak berpengaruh dan tidak signifikan terhadap investasi. 2. Hasil analisis menunjukkan bahwa variabel infrastruktur

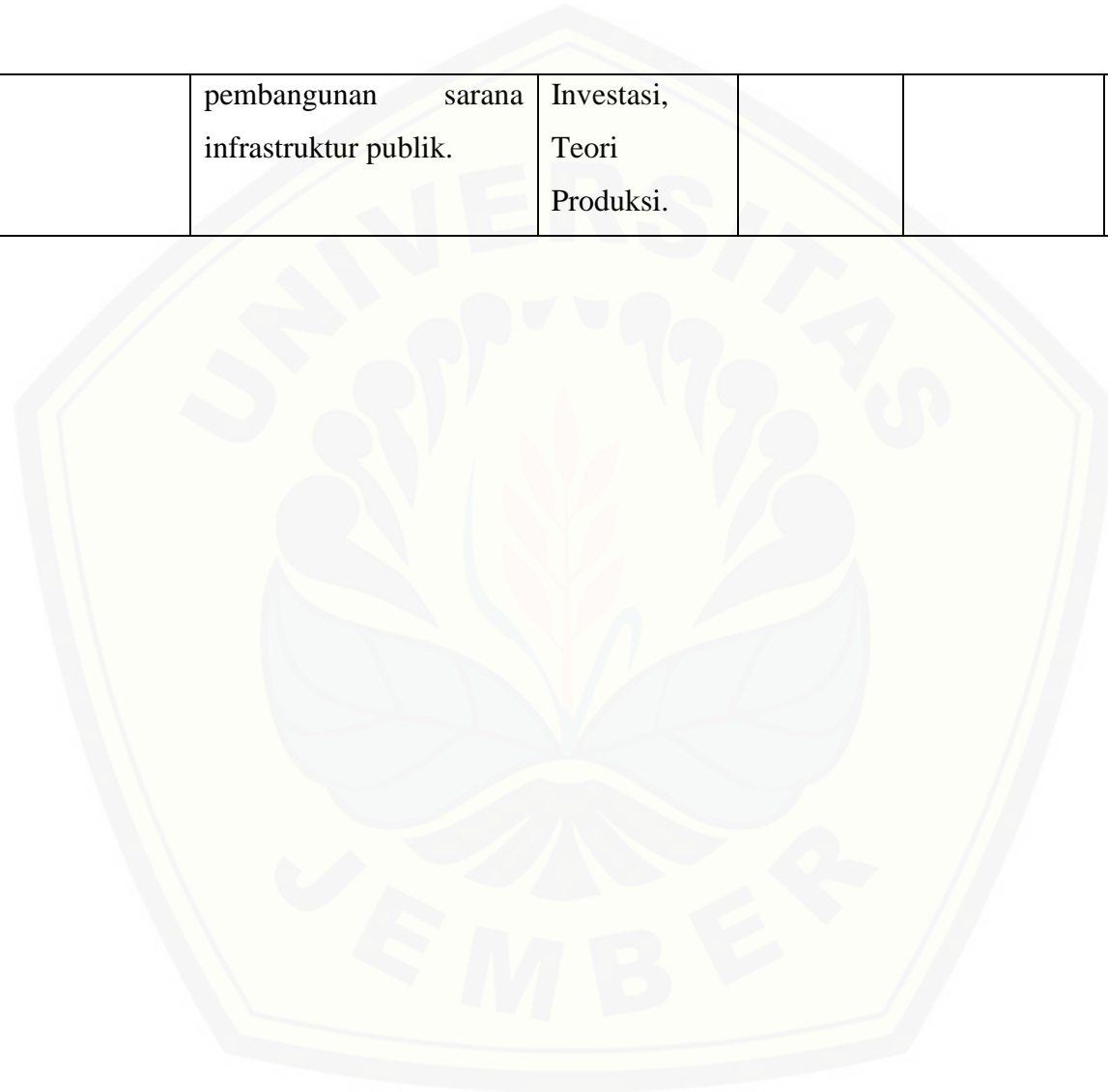
		- 2013.				kesehatan tidak berpengaruh tetapi signifikan terhadap investasi.
6	Youdhi Permadi Ma'ruf, Ir. Jeluddin Daud, M.Eng (2010) "Pengaruh Investasi Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Kabupaten Pesisir Selatan Provinsi Sumatra Barat"	Untuk menjelaskan korelasi atau pengaruh perkembangan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan ekonomi wilayah di Kabupaten Pesisir Selatan.	Teori Infrastruktur (Pekerjaan Umum), Teori Pertumbuhan Wilayah, Teori Pertumbuhan Ekonomi, Teori PDB.	Metode Analisis Uji Korelasi dan Regresi	Infrastruktur jalan, Indikator PDRB, Pertumbuhan Ekonomi.	Hasil penelitian menunjukkan bahwa infrastruktur pekerjaan umum, termasuk infrastruktur jalan memberikan kontribusi positif bagi pertumbuhan ekonomi wilayah.

7	<p>Novi Maryaningsih, Oki Hermansyah, Myrnawati Savitri (2014) “Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia”</p>	<p>Untuk mengetahui pengaruh Infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.</p>	<p>Teori Pertumbuhan ekonomi, teori Infrastruktur.</p>	<p>Korelasi dan Regresi</p>	<p>Infrastruktur, PDB</p>	<p>Resiliensi pertumbuhan ekonomi Indonesia telah berhasil meningkatkan rata-rata pendapatan per kapita riil nasional. Kedua, meskipun pendapatan per kapita riil nasional telah meningkat, namun belum terdapat pemerataan pendapatan per kapita riil antar provinsi di Indonesia. Ketiga, terdapat indikasi b- convergence dengan kecepatan konvergensi</p>
---	--	---	--	-------------------------------------	-------------------------------	---

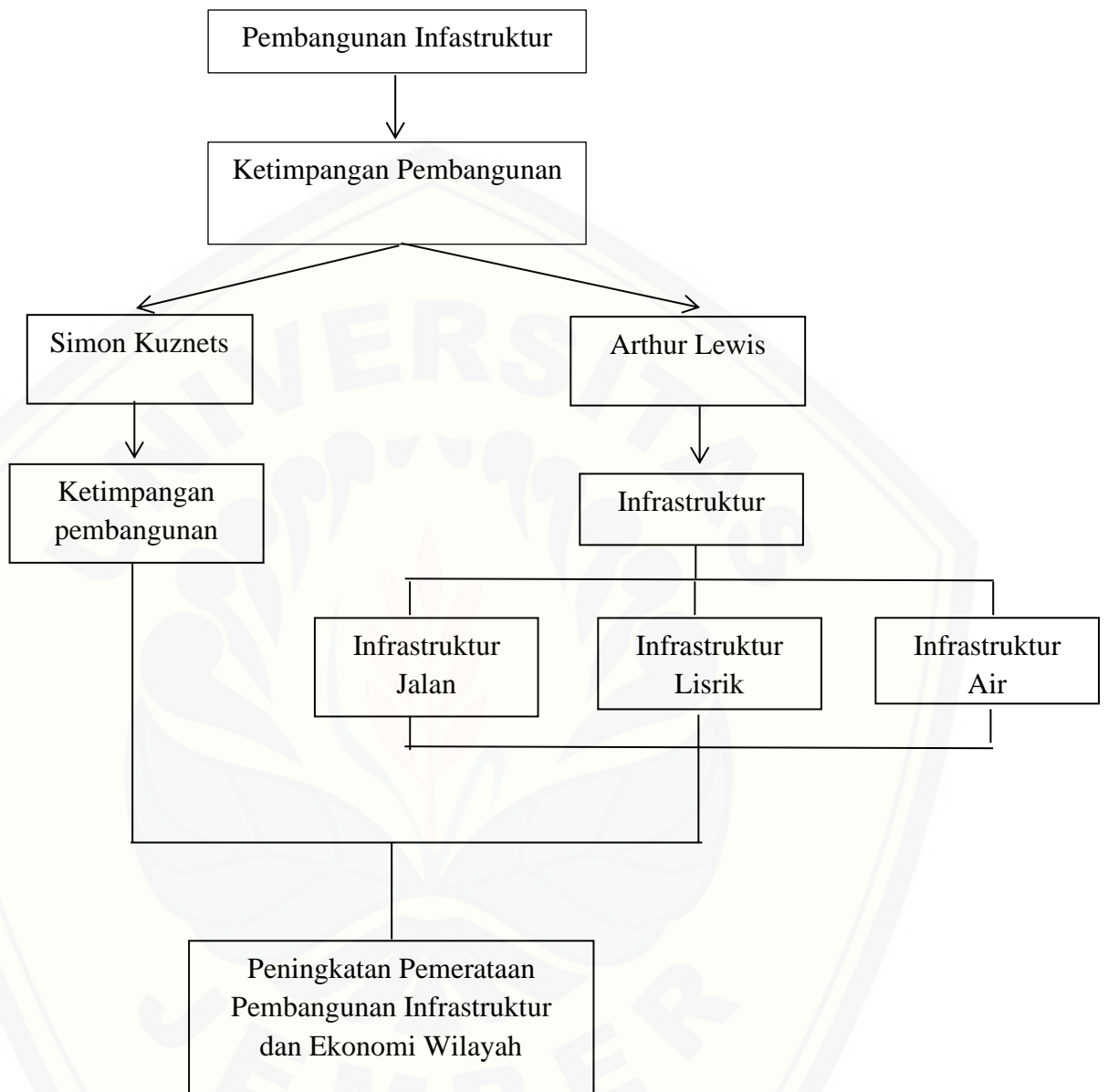
						sebesar 1,75% atau setara dengan half life sekitar 41,14 tahun. D
8	Yuliati (2018) “Dampak Kesenjangan Pembangunan Infrastruktur Terhadap Kesejahteraan Masyarakat (Studi Pada Masyarakat Kecamatan Arjasa Pulau Kangean Kabupaten Sumenep Kepulauan Madura)”	Untuk mengetahui dampak dari pembangunan infrastruktur terhadap kesejahteraan masyarakat arjasa Pulau Kangean Kabupaten Sumenep Kepulauan Madura	Teori Kesenjangan ekonomi, teori Infrastruktur,	Metode korelasi-regresi,	Infrastruktur, IPM, PDRB	Disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur yg tidak merata di kepulauan madura mengakibatkan kesejangan pembangunan, atau pembangaun masih belum merata.
9	Rindang Bangun Prasetyo, Muhammad Firdaus (2009)	Untuk mengetahui pengaruh Infrastruktur	Teori Pertumbuhan Neo-klasik,	Model data panel, Fixed	Pertumbuhan Ekonomi, Infrastruktur	Pertama, kegiatan perekonomian di Indonesia masih

	“Pengaruh Pembangunan Infrastruktur Pada Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Di Indonesia”	terhadap pertumbuhan ekonomi di Indonesia.	Teori Infrastruktur,	Effect Model (FEM), Random effects Model (REM)		bersifat padat karya sehingga kebijakan-kebijakan yang bersifat meningkatkan lapangan pekerjaan untuk menyerap tenaga kerja akan lebih efektif dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi.
10	Fikriah, Meta Wulandari (2015) “Analisis Pengaruh Investasi Infrastruktur Publik Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Di Aceh”	Untuk mengetahui pengaruh Infrastruktur publik terhadap pertumbuhan ekonomi di Aceh setiap adanya penambahan	Teori Infrastruktur Publik, Teori pertumbuhan ekonomi, Teori	Coob-Douglas, metode Regresi.	Infrastruktur, PDRB, Investasi	Di rumuskan bahwa penambahan pembangunan sarana infrastruktur publik meningkatkan pertumbuhan ekonomi di wilayah Aceh.

		pembangunan sarana infrastruktur publik.	Investasi, Teori Produksi.			
--	--	--	----------------------------	--	--	--



2.3 Kerangka Konseptual



2.4 Hipotesis

Berdasarkan teori dan hubungan antara tujuan penelitian, kerangka pemikiran terhadap rumusan masalah, maka hipotesis atau jawaban sementara dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Diduga ada hubungan negatif antara pembangunan infrastruktur jalan terhadap ketimpangan antar wilayah di wilayah Karasidenan Bojonegoro.
- b. Diduga ada hubungan negatif antara pembangunan infrastruktur listrik terhadap ketimpangan antar wilayah di wilayah Karasidenan Bojonegoro.
- c. Diduga ada hubungan negatif antara pembangunan infrastruktur air terhadap ketimpangan antar wilayah di wilayah Karasidenan Bojonegoro.

BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini terkait dengan analisis pembangunan infrastruktur antar wilayah se-Karasidenan Bojonegoro Jawa Timur. Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif.

Dalam penelitian kuantitatif, data set dikumpulkan, diolah dan dianalisis untuk dicari hubungan antar variabel yang diteliti. Variabel yang digunakan bisa dua atau lebih. Dalam ilmu sosial biasanya lebih dari dua karena variabel selalu berada dalam setting sosial yang bersifat kompleks. Sebagai contoh, kita akan meneliti hubungan antara tempat tinggal dengan pendapatan. Hipotesis yang dibangun adalah, lingkungan urban memiliki peluang pada pendapatan yang lebih tinggi.

Analisis dengan pendekatan deskriptif merupakan penelitian yang bertujuan untuk memahami karakteristik objek penelitian dalam berbagai aspek secara sistematis.

3.2 Sumber dan Jenis Data

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dengan memanfaatkan dokumen-dokumen resmi yang diterbitkan oleh BPKM tahun 2011-2018, Badan Pusat Statistik Pusat maupun BPS Jawa Timur dengan tahun dasar 2011, dan literatur-literatur serta informasi- informasi tertulis baik yang berasal dari instansi terkait maupun internet, yang berhubungan dengan topik.

3.3 Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian menggunakan satu variabel dependen (terikat) dan tiga variabel independen (bebas). Sementara untuk variabel independen dalam penelitian ini adalah Kesenjangan Pembangunan.

3.3.1 Definisi Operasional Variabel

Jenis variabel yang akan dianalisis menurut Supranoto (2007: 14) sebagai berikut:

- a. Variabel bebas (*Variabel Independen*) adalah suatu variabel yang digunakan untuk menjelaskan atau meneksplanasi suatu variabel dependen. Variabel bebas (X) penelitian ini adalah X_1 = Pembangunan Infrastruktur Jalan, X_2 = Pembangunan Infrastruktur Listrik, dan X_3 = Pembangunan Infrastruktur instalasi Air bersih.
- b. Variabel terikat (*Variabel Dependen*) adalah suatu variabel yang menjelaskan meneksplanasi dengan satu atau lebih variabel independen. Variabel terikat (Y) penelitian ini adalah Ketimpangan Pembangunan di Karasidenan Bojonegoro.

3.4 Metode Analisis Data

deskriptif

3.4.1 Analisis Deskriptif

Deskripsi sendiri ialah pemaparan atau penggambaran dengan kata-kata secara jelas dan terperinci (KBBI, 2001:258). Sedangkan untuk statistik deskriptif merupakan alat analisis untuk menjelaskan, meringkas, mereduksi, menyederhanakan, mengorganisasi dan menyajikan data ke dalam bentuk yang teratur, sehingga mudah dibaca, dipahami dan disimpulkan (Wiyono, 2001). Statistik deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan suatu keadaan atau masalah agar lebih mudah dipahami.

Analisis deskriptif merupakan analisis yang paling mendasar untuk menggambarkan keadaan data secara umum. Analisis deskriptif ini meliputi beberapa hal, yakni distribusi frekuensi, pengukuran tendensi pusat, dan pengukuran variabilitas (Wiyono, 2001)

3.4.2 Analisis Regresi

Untuk dapat mengetahui pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen digunakan analisis regresi *Ordinary Least Square* (OLS) terhadap model dengan kombinasi *time-series* dan *cross-section* atau disebut juga data panel (*pooled data*). Metode analisis regresi data digunakan untuk menganalisis pengaruh produktivitas tenaga kerja, pendidikan, upah dan kesehatan terhadap pertumbuhan ekonomi. Terdapat beberapa pendekatan dalam menggunakan model analisis data panel, yaitu sebagai berikut (Gujarati, 2012:79):

a. *Common Effect Model* (CEM)

Pendekatan yang paling sederhana dalam pengolahan data panel, model ini membuat regresi dengan data *cross-section* dan data *time-series*. Sebelum membuat regresi, hal yang harus dilakukan adalah menggabungkan data *cross-section*, data *time-series* dan diestimasi dengan metode *Common Effect Model* (CEM). Persamaan model sebagai berikut:

$$Y_{it} = b_1 + b_2X_{2it} + \dots + b_nX_{nit} + e_{it} \quad (3.1)$$

Dimana:

i = jumlah unit *cross-section* ($i = 1, 2, \dots, N$)

t = jumlah unit *time-series* ($t = 1, 2, \dots, T$)

b. *Fixed Effect Model* (FEM)

Dalam model *pooled Ordinary Least Square* (OLS), intersep dan slope persamaan regresi dianggap konstan baik untuk data *cross-section* dan data *time-series*. *Fixed Effect Model* (FEM) memungkinkan untuk mengizinkan adanya perubahan intersep. Persamaan *Fixed Effect Model* (FEM) sebagai berikut:

$$Y_{it} = a_1 + aD_{2i} + a_{2n}D_{ni} + b_2X_{2it} + \dots + b_nX_{nit} + e_{it} \quad (3.2)$$

Dimana:

$D_{ni} = 1$ untuk individu $ke - i$

c. *Random Effect Model* (REM)

Fixed Effect Model (FEM) memiliki bagian yaitu terlalu banyak mengkonsumsi derajat kebebasan ketika jumlah data *cross-section* banyak, sehingga akan mengurangi efisiensi parameter yang diestimasi. Maka Hal tersebut diperbaiki oleh *Random Effect Model* (REM), yakni memperbaiki efisiensi dengan memperhitungkan *error* dari data *cross-section* dan data *time-series*. Bentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y_{it} = b_1 + b_2X_{2it} + \dots + b_nX_{nit} + \varepsilon_i + e_{it} \quad (3.3)$$

Dimana:

ε_i = komponen *error cross section*

e_{it} = kombinasi *error cross section* dan *time series*

3.4.2 Pemilihan Model Penelitian

Untuk memilih model terbaik digunakan dua uji, yaitu menggunakan uji signifikan *fixed effect* (uji F) atau *Chow-test* dan uji Hausman (Gujarati, 2012: 326-333).

a. Uji *Chow-test* (*Common* atau *fixed effect*)

Chow-test atau *likelihood ratio test* adalah pengujian *F statistic* untuk memilih model yang digunakan apakah *common* atau *fixed effect*. Uji signifikan *fixed effect* (uji F) atau *Chow-test* merupakan pengujian untuk mengetahui apakah teknik regresi data panel dengan *fixed effect* lebih baik dari model regresi data panel tanpa variabel *dummy* atau OLS. Adapun rumus uji *F statistic* sebagai berikut:

$$C = \frac{\frac{(RRSS - URSS)}{N - 1}}{\frac{URSS}{(N - T - K)}}$$

Dimana:

RRSS = *Restricted Residual Sum Square*

URSS = *Unrestricted Residual Sum Square*

N = Jumlah data *cross-section*

T = Jumlah data *time-series*

K = Jumlah variabel independen

Dasar pengambilan keputusan menggunakan *Chow-test* atau *likelihood ratio test*, yaitu:

- 1) Jika H_0 ditolak, maka model *common effect*
- 2) Jika H_1 diterima, maka model *fixed effect*

Jika hasil *Chow-test* menyatakan H_0 ditolak, maka teknik regresi data panel menggunakan *common effect* dan pengujian dinyatakan berhenti. Apabila hasil *Chow-test* menyatakan H_1 diterima, maka teknik regresi data panel menggunakan model *fixed effect* dan pengujian selanjutnya menggunakan uji Hausman.

b. Uji Hausman

Uji Hausman digunakan untuk memilih antara *fixed effect* atau *random effect*, uji Hausman didapat dari *command evIEWS* yang terdapat pada data panel. Statistik uji Hausman mengikuti distribusi statistik *Che square* dengan *degree of freedom* sebanyak k , dimana k adalah jumlah variabel independen. Apabila nilai statistik uji Hausman lebih besar dari nilai kritisnya, maka model yang tepat digunakan adalah model *fixed effect*. Begitupun sebaliknya, apabila nilai statistik uji Hausman lebih kecil dari nilai kritisnya, maka model yang tepat digunakan adalah *random effect*. Dasar pengambilan keputusan menggunakan uji Hausman *fixed effect* atau *random effect*, yaitu:

- 1) Jika H_0 ditolak, maka model *random effect*.
- 2) Jika H_1 diterima, maka model *fixed effect*.

Penelitian mengenai pengaruh produktivitas tenaga kerja (X_1), pendidikan (X_2), upah (X_3) dan kesehatan (X_4), terhadap pertumbuhan ekonomi Provinsi Jawa Timur (Y) menggunakan data *cross-section* dan data *time-series* selama

lima tahun dari 2014-2018. Kemudian dapat disusun secara sistematis model dasar yang digunakan dalam penelitian yang didapat dari penaksiran data panel adalah sebagai berikut:

$$Y_{it} = b_0 + b_1X_{1it} + b_2X_{2it} + b_3X_{3it} + e_{it} \quad (3.4)$$

Dimana:

Y = Ketimpangan Pembangunan Infrastruktur Karasidenan Bojonegoro

X_1 = Pembangunan Infrastruktur Jalan

X_2 = Pembangunan Infrastruktur Listrik

X_3 = Pembangunan Infrastruktur Air Bersih

i = *cross section*

t = *time series*

b_0 = Bilangan konstan

b_1 = Koefisien regresi pembangunan Infrastruktur Jalan

b_2 = Koefisien regresi pembangunan Infrastruktur listrik

b_3 = Koefisien regresi pembangunan Infrastruktur air bersih

e_{it} = *Standart Error*

3.4.3 Uji Asumsi Klasik

Model telah dipilih, maka langkah selanjutnya yang dilakukan mengetahui apakah model yang dikembangkan bersifat BLUE (*Best Linier Unbised Estimator*). Asumsi BLUE yang harus dipenuhi menurut Latan (2013:56-57) antara lain:

a. Uji Normalitas

Bertujuan untuk menguji dalam model regresi, variabel independen, variabel dependen atau keduanya mempunyai distribusi normal ataukah mutlak regresi. Regresi yang baik dengan distribusi normal atau mendekati

normal. Uji normalitas digunakan untuk mengetahui bagaimana perilaku residu pada model penelitian. Pengujian hipotesis normalitas dapat dilakukan sebagai berikut:

- 1) $H_0 = \text{error term}$ terdistribusi normal
- 2) $H_1 = \text{error term}$ tidak terdistribusi normal

Jika nilai probabilitas lebih kecil dibandingkan dengan nilai tingkat signifikansi dalam penelitian menggunakan tingkat signifikan sebesar 5%, maka H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya *error term* tidak terdistribusi normal. Begitupun sebaliknya, jika nilai probabilitas lebih besar dari tingkat signifikan sebesar 5%, maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. maka artinya *error term* terdistribusi normal.

b. Uji Multikolinearitas

Merupakan pengujian dari asumsi untuk membuktikan bahwa variabel-variabel bebas dalam suatu model tidak saling berkorelasi satu dengan yang lainnya. Cara untuk mendeteksi ada tidaknya multikolinearitas pada model adalah sebagai berikut:

- 1) Melihat *correlation matrix*. Jika korelasi antara variabel bebas kurang dari 0,8 maka dapat diartikan tidak ada multikolinearitas.
- 2) Jika hasil estimasi memiliki nilai R^2 dan adjusted R^2 yang tertinggi tapi memiliki nilai t yang signifikan maka model terindikasi memiliki masalah multikolinearitas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Bertujuan untuk menguji dalam sebuah model regresi terjadi ketidaksamaan varian dari residual data pengamatan ke pengamatan lainnya. Heteroskedastisitas merupakan pelanggaran asumsi dimana varian dari setiap *error* dari variabel bebas tidak konstan dari waktu ke waktu. Pendeteksian tersebut bertujuan mengetahui apakah model regresi terjadi ketidakseimbangan varian dari residual satu pengamatan ke pengamatan lainnya. Model regresi yang baik yaitu model yang tidak terjadi heteroskedastisitas.

Ada beberapa cara untuk mendeteksi adanya heteroskedastisitas antara lain dengan menggunakan uji Park. Jika nilai probabilitas lebih besar dari α (dengan $\alpha = 0,05$), maka model tidak mengandung gejala heteroskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas.

3.4.4 Uji Statistik

Uji statistik digunakan untuk mengetahui signifikansi dari masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat yang terdapat dalam model. Uji statistik menurut Gujarati (2012:149) dapat dilakukan dengan cara:

1. Uji F

Digunakan untuk melihat signifikansi pengaruh variabel bebas secara simultan (serentak) terhadap variabel terikat. Dalam penelitian ini uji F digunakan untuk melihat signifikansi pengaruh X_1 = pembangunan infrastruktur jalan, X_2 = pembangunan infrastruktur listrik, dan X_3 = pembangunan infrastruktur irigrasi, secara simultan terhadap variabel Y = ketimpangan pembangunan infrastruktur di karasidenan Bojonegoro. Rumus yang digunakan adalah:

$$F = \frac{\frac{R^2}{(k-1)}}{\frac{1-R^2}{(n-k)}}$$

Dimana:

F = pengujian secara simultan

R^2 = koefisien determinasi

k = jumlah variabel

n = jumlah sampel

Formulasi hipotesis uji F;

a. $H_0 : b_1, b_2, b_3, = 0$

H_0 diterima dan H_1 ditolak, tidak ada pengaruh secara simultan antara variabel bebas (X) terhadap variabel (Y).

b. $H_1 : b_1, b_2, b_3, \neq 0$

H_0 ditolak dan H_1 diterima, ada pengaruh secara simultan antara variabel bebas (X) terhadap variabel (Y).

- c. *Level of signifikan 5%*
- d. Jika F hitung $> F$ tabel maka H_0 ditolak, dan H_1 artinya semua variabel bebas adalah penjelas yang signifikan terhadap variabel terikat. Jika F hitung $< F$ tabel maka H_0 diterima, dan H_1 Artinya, semua variabel bebas bukan penjelas yang signifikan terhadap variabel terikat.

2. Uji t

Digunakan untuk membuktikan signifikan atau tidak pengaruh antara variabel bebas terhadap variabel terikat. Dalam hal tersebut antara pendidikan, upah, dan kesehatan terhadap pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur. Rumus yang digunakan adalah:

$$t = \frac{b_i}{Se(b_i)}$$

Dimana:

t = test signifikan dengan angka korelasi

b_i = koefisien regresi

$Se(b_i)$ = *standard error* dari koefisien korelasi

Formulasi hipotesis uji t;

- a. $H_0 : b_1 = 0, i = 1, \dots, n$
 H_0 diterima dan H_1 ditolak, tidak ada pengaruh secara parsial (individu) antara variabel bebas (X) terhadap variabel (Y).
- b. $H_1 : b_1 \neq 0, i = 1, \dots, n$
 H_0 ditolak dan H_1 diterima, ada pengaruh secara parsial (individu) antara variabel bebas (X) terhadap variabel (Y).
- c. *Level of signifikan 5%*

3. Koefisien determinan (R^2)

Merupakan data yang digunakan untuk mengetahui seberapa besar prosentase pengaruh langsung variabel bebas yang semakin dekat hubungannya dengan variabel terikat (Gujarati, 2012: 94). Dari koefisien determinan (R^2) dapat diperoleh suatu nilai untuk mengukur besarnya sumbangan dari beberapa variabel bebas (X) terhadap variasi naik turunnya variabel terikat (Y). Rumus yang digunakan adalah:

$$R^2 = 1 - \frac{ESS}{TSS} = \frac{RSS}{TSS}$$

Dimana:

R^2 = koefisien determinan

ESS = jumlah kuadrat yang dijelaskan (*Error Sum of Squares*)

RSS = jumlah kuadrat yang residual (*Regression Sum of Squares*)

TSS = total jumlah kuadrat (ESS + RSS) (*Total Sum of Squares*)

3.5 Definisi Operasional

Definisi operasional adalah penentuan *construct* sehingga menjadi variabel yang dapat diukur. Definisi operasional menjelaskan cara tertentu yang digunakan oleh peneliti dalam mengoperasionalkan *construct*, sehingga memungkinkan bagi peneliti yang lain untuk melakukan replikasi atau mengembangkan dengan cara yang lebih baik (Indiantoro, 2002: 69). Untuk menghindari salah pemahaman atau pemahaman tidak sesuai dengan masalah dan menghindari meluasnya permasalahan yang dibahas maka dalam definisi operasional dan pengukurannya dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Ketimpangan Pembangunan (Y)

Ketimpangan Pembangunan Daerah. Ketimpangan pembangunan antar daerah merupakan aspek yang umum terjadi dalam

kegiatan ekonomi suatu daerah. Ketimpangan ini pada dasarnya disebabkan oleh adanya perbedaan kandungan sumberdaya alam dan perbedaan kondisi geografi yang terdapat pada masing – masing daerah.

Satuan ketimpangan sendiri disini mengikuti teori ketimpangan Williamson. Dimana Indeks ketimpangan Williamson diartikan terletak antara 0 (nol) sampai 1 (satu). Jadi apabila ketimpangan Williamson mendekati 0 maka ketimpangan antar suatu wilayah adalah rendah atau pertumbuhan ekonomi antara daerah merata. Dan sebaliknya apabila mendekati 1, maka ketimpangan antar suatu wilayah adalah tinggi atau pertumbuhan ekonomi antara daerah tidak rata.

2. Infrastruktur Jalan (X^1)

Pada dasarnya kegiatan pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan pasti mengakibatkan dampak terhadap lingkungan baik dampak positif maupun dampak negatif. Selain itu pembangunan jalan memiliki banyak tujuan diantaranya; sarana lalu lintas, perangsang tumbuhnya aktivitas ekonomi, pertumbuhan PDRB, dan percepatan pendistribusian. Data yang digunakan pada penelitian ini berupa data angka pembangunan jalan menurut kabupaten/kota tahun 2011-2017 yang dinyatakan dalam persen.

3. Infrastruktur Listrik (X^2)

Infrastruktur listrik sangatlah penting di era modern saat ini. Listrik bisa dibilang sebagai kebutuhan primer warga dunia. Pemerataan pembangunan infrastruktur listrik sangatlah penting sebagai penunjang semua kegiatan perekonomian, oleh karena itulah pemerataan listrik sangat diperlukan, karena jika tidak akan banyak menimbulkan banyak masalah di dalam aspek kehidupan yang ditimbulkan. Data yang digunakan pada penelitian ini berupa data angka pembangunan infrastruktur listrik menurut kabupaten/kota tahun 2011-2017 yang dinyatakan dalam persen.

4. Infrastruktur Air (X^3)

Sama halnya dengan infrastruktur jalan dan listrik, air merupakan kebutuhan primer. Keberadaannya yang merata dengan pendistribusiannya akan menunjang aspek kehidupan juga aspek perekonomian itu sendiri. Data yang digunakan pada penelitian ini berupa data angka pembangunan infrastruktur air menurut kabupaten/kota tahun 2011-2017 yang dinyatakan dalam persen.



BAB 5 KESIMPULAN dan SARAN

5.1 Kesimpulan

Penelitian tentang Analisis Pembangunan Infrastruktur Antar Wilayah se-Karasidenan Bojonegoro Tahun 2011-2017 dimana ketimpangan pembangunan antar wilayah Karasidenan Bojonegoro yang tidak terlalu tinggi antar kabupatennya dimana rasio pembangunannya ialah di kabupaten Tuban 0.27, kabupaten Lamongan 0.27, kabupaten Mojokerto 0.28, Kabupaten Jombang 0.30 dan kabupaten Bojonegoro 0.31%. menghasilkan kesimpulan sebagai berikut:

- A. Pembangunan infrastruktur jalan berpengaruh negatif dan tidak signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro. Hasil penelitian ini sesuai dengan hipotesis penelitian.
- B. Pembangunan infrastruktur listrik berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan hipotesis penelitian.
- C. Pembangunan infrastruktur air berpengaruh positif dan signifikan terhadap ketimpangan pembangunan di karasidenan Bojonegoro. Hasil penelitian ini tidak sesuai dengan hipotesis penelitian.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dikemukakan dan dikaitkan dengan kesimpulan, maka yang perlu disarankan dari hasil penelitian ini, sebagai berikut:

1. Penggunaan data atau pendekatan berbeda dalam penelitian berikutnya. Dengan pendekatan yang berbeda seperti dengan pendekatan PLS maupun pendekatan Tipologi Klassen, dapat memberikan hasil yang berbeda atau sama dengan penelitian ini.
2. Pemerintah daerah diharapkan dapat mengatasi ketimpangan pembangunan melalui perhatian lebih terhadap daerah yang tertinggal. Sumber daya manusia merupakan modal utama dalam proses pembangunan, sehingga semua aspek dari pemerintah hingga ke masyarakat harus saling bahu-

membahu untuk mengatasi ketimpangan pembangunan di Indonesia pada khususnya pada daerah tertinggal.

3. Pemerintah harus mampu menjadikan peranan infrastruktur sebagai penggerak di sektor perekonomian akan mampu menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai efek pengganda dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan output hasil produksi sebagai input untuk konsumsi. Oleh karena itu, pemerintah perlu mengakselerasi program-program pemerataan pembangunan secara proposional di seluruh wilayah.



DAFTAR PUSATAKA

Akai, Nobuo., & Sakata, Masayo. 2005. *Fiscal Decentralization, Commitment, and Regional Inequality: Evidence fram Statel-level Cross-sectional Data for the United States*. CIRJE-F-315.

Arsyad, Lincolin. 1997. *Ekonomi Pembangunan*. Penerbit STIE YKPN. Yogyakarta.

Arsyad, Lincolin. (1999). *Pengantar perencanaan dan pembangunan ekonomi daerah*. BPFE Yogyakarta.

Boediono. 1992. *Teori Pertumbuhan Ekonomi*. Yogyakarta, BPFE UGM.

Jhingan, M.L. 1993. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Jhingan.2010. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan Cetakan ke 13*. Jakarta : Rajawali Press

Jhingan M.L. 2012. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta: PT.Raja Grafindo Persada

Kuncoro, Murdrajat. 2006. *Ekonomi Pembangunan*. Penerbit Salemba Empat, Jakarta.

Jhingan, M.L. 1993. *Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Mankiw, N.Gregory. 2007. *Makroekonomi, Edisi Keenam*. Jakarta : Erlangga

Sjafrizal, 2008. *Ekonomi Regional, Teori dan Aplikasi*. Baduose Media, Cetakan Pertama. Padang.

Sjafrizal. 2012. *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.

Simbolon, Tiur Roida. 2017. *Analisa Keterkaitan Ketimpangan Pembangunan Antar Daerah Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Wilayah Sumatera*. Jurnal Ilmu Ekonomi Regional, Fakultas Ekonomi Pascasarjana, Unimed Medan.

Sirojuzilam. 2005. *Regional Planning and Development. Wahana Hijau. Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Vol.1 Nomor 1 Agustus 2005.

Sjafrizal, 2008. *Ekonomi Regional, Teori dan Aplikasi. Baduose Media*, Cetakan Pertama. Padang.

Sjafrizal. 2012. *Ekonomi Wilayah dan Perkotaan*. Jakarta: PT Rajagrafindo Persada.

Suparmoko, M. 2002. *Ekonomi Publik, Untuk Keuangan dan Pembangunan Daerah*. Yogyakarta

Tambunan, Tulus. 2001. *Perekonomian Indonesia : Teori Dan Temuan Empiris. Cetakan Kedua*. Jakarta.

Todaro, Michael P. dan Stephen C. Smith. 2004. *Pembangunan Ekonomi di Dunia Ketiga*, Edisi kedelapan. Jakarta : Erlangga

Todaro, Michael P. dan Stephen C. Smith. 2006. *Pembangunan Ekonomi* (edisi kesembilan, jilid I). Jakarta : Erlangga

Maryaningsih, N., Hermansyah, O., & Savitri, M. (2014). Pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi Indonesia. *Buletin Ekonomi Moneter Dan Perbankan*, 17(1), 61–98. doi:10.21098/bemp.v17i1.44.

Williamson, J. G. (1965). Regional inequality and the process of national development: A description of the patterns. *Economic Development and Cultural Change*, 13(4), 1–84. doi:10.1086/450136.

<https://www.bing.com/search?q=bps+jawa+timur&qs=AS&pq=bps+jawa&sk=AS1&sc=38&cvid=C87512464B9C450E832DECCE0DAB085E&FORM=QBRE&sp=2#>

<https://www.bing.com/search?q=bps+bojonegoro&cvid=dea7a988622340b3a237ca6cba561f3d&FORM=ANNTA0&PC=U531#>

<https://www.bing.com/search?q=bps+tuban&qs=n&form=QBRE&sp=1&pq=bps+tuban&sc=4-9&sk=&cvid=E95D13DEAF7A40FE81946EDB887D7E0C#>

<https://www.bing.com/search?q=bps+lamongan&qs=AS&pq=bps+lamo&sc=6-8&cvid=302E0A414FD54A23A0D4EB6E508B22E5&FORM=QBRE&sp=1#>

<https://www.bing.com/search?q=bps+jombang&qs=AS&pq=bps+jom&sc=8-7&cvid=6C3B56DEBCED4D1DB14A69E416739858&FORM=QBRE&sp=1#>

<https://www.bing.com/search?q=bps+mojokerto&qs=AS&pq=bps+moj&sc=8-7&cvid=FF0C41C6FD734A109643D3D65200ABC7&FORM=QBRE&sp=1#>

<https://www.bing.com/search?q=gini+rasio+jawa+timur&qs=n&form=QBRE&sp=-1&pq=gini+rasio+jawa+&sc=0-16&sk=&cvid=15BDF22D1F8E4134BD59163772EFF9CB#>

LAMPIRAN

Lampiran A.

A. Rasio Gini Di Karasidenan Bojonegoro Tahun 2011-2017

Kabupaten	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bojonegoro	0.27	0.31	0.32	0.28	0.32	0.32	0.29
Tuban	0.28	0,27	0.30	0.24	0.29	0.33	0.31
Lamongan	0.29	0.27	0.31	0.27	0.30	0.30	0.32
Jombang	0.37	0.30	0.28	0.32	0.32	0.34	0.34
Mojokerto	0.27	0.28	0.28	0.27	0.31	0.30	0.32
Jawa Timur	0,36	0.36	0.36	0.37	0.40	0.40	0.39

Sumber: BPPS Jawa Timur 2017-2018 (data diolah)

A.1 Kondisi dan Total Panjang (Km) Jalan di Kabupaten Jombang Th.2011-2017

Kondisi Jalan	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baik	294,874	294,874	298,350	479,174	505,900	538,861	550,959
Sedang	168,010	168,010	164,534	141,614	157,672	170,069	157,970
Rusak Ringan	102,218	102,218	102,218	50,708	34,744	39,859	52,860
Rusak Berat	0	0	0	114,065	87,245	36,772	23,772
Total	565,102	565,102	565,102	785,561	785,561	785,561	785,561

Sumber: BPS Kabupaten Jombang (data diolah)

A.2 Kondisi dan Total Panjang (Km) Jalan di Kabupaten Tuban Th.2011-2017

Kondisi Jalan	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baik	629,365	619,668	784,091	797,251	762,745	747,871	779,835
Sedang	162,988	137,073	105,160	97,617	82,294	111,000	93,447
Rusak Ringan	79,605	122,829	102,56	73,64	52,909	52,200	43,239
Rusak Berat	27,710	20,098	10,417	4,800	1,720	14,350	8,900
Total	899,668	899,668	899,668	899,668	899,668	925,421	925,421

Sumber: BPS Kabupaten Tuban (data diolah)

A.3 Kondisi dan Total Panjang (Km) Jalan di Kabupaten Bojonegoro Th.2011-2017

Kondisi Jalan	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baik	389,862	444,599	496,107	519,240	525,710	535,861	549,959
Sedang	144,24	49,290	92,877	73,725	68,352	73,069	58,970
Rusak Ringan	135,853	75,009	23,877	21,494	34,727	19,859	19,860
Rusak Berat	88,650	59,891	15,928	14,330	0	0	0
Total	614,365	628,789	628,789	628,789	628,789	628,789	628,789

Sumber: BPS Kabupaten Bojonegoro (data diolah)

A.4 Kondisi dan Total Panjang (Km) Jalan di Kabupaten Lamongan Th.2011-2017

Kondisi Jalan	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baik	255,422	263,312	268,048	268,048	285,048	369,919	397,962
Sedang	51,880	139,187	151,372	151,372	170,372	94,332	68,908
Rusak Ringan	30,000	65,084	47,652	47,652	12,652	9,721	7,102
Rusak Berat	148,991	4,100	6,900	6,900	5,900	0	0
Total	456,293	471,683	473,972	473,972	473,972	473,972	473,972

Sumber: BPS Kabupaten Lamongan (data diolah)

A.5 Kondisi dan Total Panjang (Km) Jalan di Kabupaten Mojokerto Th.2011-2017

Kondisi Jalan	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Baik	680,693	647,333	694,345	603,004	641,670	593,605	637,690
Sedang	187,867	246,884	250,893	311,469	345,150	309,943	182,400
Rusak Ringan	76,94	64,900	77,959	139,522	205,500	182,447	141,560
Rusak Berat	81,180	57,150	30,798	0	0	0	124,160
Total	949,740	1.016,267	1,053,995	1,053,995	1,192,320	1,085,995	1,085,810

Sumber: BPS Kabupaten Mojokerto (data diolah)

A.6 Jumlah Konsumen dan Konsumsi Listrik tiap Daerah di Karasidenan Bojonegoro dari Th 2011-2017

Kota	Konsumen	Total Listrik (Gwh)
Bojonegoro	351206	3076543

Tuban	192621	7245812
Lamongan	142226	860623
Jombang	351206	5140362
Mojokerto	427.200	10923369

Sumber: BPS Jatim (data diolah)

A.7 Jumlah Listrik dibangkitkan dan Penyusutan di Propinsi Jawa Timur Th 2011-2017 (Gwh)

Jawa Timur	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Dibangkitkan (Gwh)	26.151.721	28.824.485	30.704.048	32.525.100	32.951.077	35.081.696	36.142.609
Disusutkan(Gwh)	1.933.787	1.691.668	1.995.941	2.001.114	2.126.270	2.154.855	2.028.456

Sumber: BPS Jatim (data diolah)

A.8 Konsumsi listrik/Terjual (Gwh) Tiap daerah di Karasidenan Bojonegoro Th. 2011-2017

Kabupaten	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bojonegoro	295.177	305.161	383.619	388.352	388.352	447.063	469.981
Tuban	1.242.221	1.355.469	1.499.192	1.631.534	137.897	130.082	144.546
Lamongan	126.151	131.226	185.611	185.611	228.204	259.400	279.742
Jombang	729.291	687 581	788.629	849.121	876.261	27.199	863.343
Mojokerto	789.560	1.256.119	2.024.772	2.031.114	2.102.423	2.389.786	1.194.437

Sumber: BPS Jatim (data diolah)

A.9 Jumlah Konsumen Air bersih (M³) di Karasidenan Bojonegoro Th.2011-2017

Kabupaten	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Bojonegoro	20358	21484	23963	23963	29082	29082	29082
Tuban	24960	26435	28695	30.481	31907	34650	37188
Lamongan	12449	12132	12740	128432	16162	18155	19290
Jombang	14853	15679	16211	16734	18721	19129	19408
Mojokerto	13286	15467	17091	17638	18788	21752	22621

Sumber: BPS Jatim (data diolah)

Lampiran B

B.1 UJI CHOW TEST

Redundant Fixed Effects Tests
Equation: Untitled
Test cross-section fixed effects

Effects Test	Statistic	d.f.	Prob.
Cross-section F	81.746598	(31,189)	0.0004
Cross-section Chi-square	597.586204	31	0.0000

Cross-section fixed effects test equation:
Dependent Variable: Y
Method: Panel Least Squares
Date: 11/03/20 Time: 08:14
Sample: 2011 2017
Periods included: 7
Cross-sections included: 5
Total panel (balanced) observations: 35

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	3.284976	0.282003	35.21211	0.0000
X1	0.309666	0.132690	10.37647	0.0000
X2	0.238589	0.005587	8.941740	0.0000
X3	0.069587	0.063470	3.763935	0.0002

R-squared	0.698277	Mean dependent var	5.122366
Adjusted R-squared	0.694369	S.D. dependent var	0.501091
S.E. of regression	0.037731	Akaike info criterion	0.287239
Sum squared resid	0.044134	Schwarz criterion	0.348202
Log likelihood	67.16509	Hannan-Quinn criter.	0.311871
F-statistic	1.181059	Durbin-Watson stat	0.547887
Prob(F-statistic)	0.332916		

B2. UJI HOUSMAN

Correlated Random Effects - Hausman Test
Equation: Untitled
Test cross-section random effects

Test Summary	Chi-Sq. Statistic	Chi-Sq. d.f.	Prob.
--------------	-------------------	--------------	-------

Cross-section random 7.529776 3 0.0000

Cross-section random effects test comparisons:

Variable	Fixed	Random	Var(Diff.)	Prob.
X1	0.051835	0.086989	0.000191	0.0000
X2	0.004992	0.006061	0.000000	0.0000
X3	0.293972	0.205591	0.001095	0.2776

Cross-section random effects test equation:

Dependent Variable: Y
 Method: Panel Least Squares
 Date: 11/03/20 Time: 08:15
 Sample: 2011 2017
 Periods included: 7
 Cross-sections included: 5
 Total panel (balanced) observations: 35

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2.381220	0.439213	5.421563	0.0000
X1	0.051835	0.102086	0.507764	0.1157
X2	0.004992	0.004433	1.126151	0.0415
X3	0.293972	0.070987	4.141180	0.0003

Effects Specification

Cross-section fixed (dummy variables)

R-squared	0.938219	Mean dependent var	0.524910
Adjusted R-squared	0.856276	S.D. dependent var	0.038032
S.E. of regression	0.028044	Akaike info criterion	-4.112476
Sum squared resid	0.021234	Schwarz criterion	-3.756968
Log likelihood	79.96833	Hannan-Quinn criter.	-3.989754
F-statistic	5.075954	Durbin-Watson stat	2.467397
Prob(F-statistic)	0.000000		

Lampiran C.

C.1 Hasil Regresi Data Panel dengan *Random Effect Model*

Dependent Variable: Y
 Method: Panel EGLS (Cross-section random effects)
 Date: 11/03/20 Time: 08:19
 Sample: 2011 2017
 Periods included: 7
 Cross-sections included: 5
 Total panel (balanced) observations: 35
 Swamy and Arora estimator of component variances

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	2.381220	0.439213	5.421563	0.0000
X1	0.051835	0.102086	0.507764	0.1157
X2	0.004992	0.004433	1.126151	0.0415
X3	0.293972	0.070987	4.141180	0.0003

Effects Specification		S.D.	Rho
Cross-section random		0.029324	0.5223
Idiosyncratic random		0.028044	0.4777

Weighted Statistics			
R-squared	0.938219	Mean dependent var	0.524910
Adjusted R-squared	0.856276	S.D. dependent var	0.038032
S.E. of regression	0.028044	Sum squared resid	0.027942
F-statistic	5.075954	Durbin-Watson stat	2.003472
Prob(F-statistic)	0.000000		

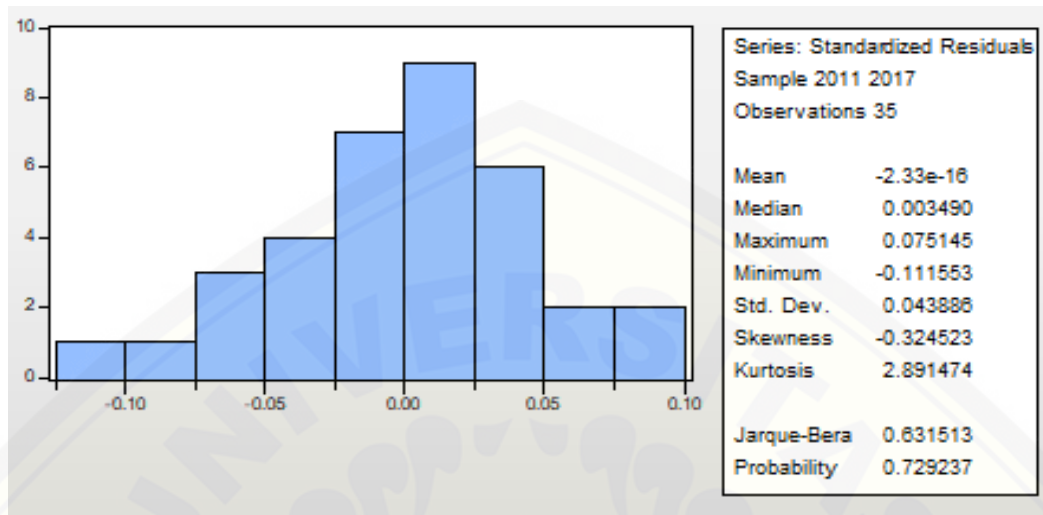
Unweighted Statistics			
R-squared	-0.331556	Mean dependent var	-0.524910
Sum squared resid	0.065483	Durbin-Watson stat	0.854902

C.2 HASIL INDIVIDUAL EFFECT PADA RANDOM MODEL EFFECT

NO	CROSSID	Effect
1	Bojonegoro	-0.017111
2	Tuban	-0.046732
3	Lamongan	0.010943
4	Jombang	0.045784
5	Mojokerto	0.007116

Lampiran D

D.1 UJI NORMALITAS



D2. UJI MULTIKOLINEARITAS

	X1	X2	X3
X1	1.000000	0.17859	0.766942
X2	0.179859	1.000000	0.074346
X3	0.766942	0.074346	1.000000

Lampiran E

UJI HETEROKEDASTISITAS

Dependent Variable: RESABS

Method: Panel Least Squares

Date: 11/03/20 Time: 08:23

Sample: 2011 2017

Periods included: 7

Cross-sections included: 5

Total panel (balanced) observations: 35

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.261411	0.212629	-1.229424	0.2282
X1	-0.043108	0.100048	-0.430875	0.6695
X2	0.000515	0.004212	0.122222	0.9035
X3	0.056202	0.047856	1.174397	0.2492
R-squared	0.058708	Mean dependent var		0.033307
Adjusted R-squared	0.032385	S.D. dependent var		0.028000
S.E. of regression	0.028449	Akaike info criterion		-4.174173
Sum squared resid	0.025090	Schwarz criterion		-3.996419
Log likelihood	77.04803	Hannan-Quinn criter.		-4.112812
F-statistic	0.644483	Durbin-Watson stat		1.597522
Prob(F-statistic)	0.592304			